信濃町地域公共交通計画

令和４年４月

信濃町

目　次

第１章 はじめに 1

１　計画策定の背景と目的 1
２　計画の区域 2
３　計画の期間 3
４　本計画の位置づけ 3

第２章 関連計画の整理 4

１　信濃町第 6 次長期振興計画 前期基本計画 4
２　信濃町まち・ひと・しごと創生総合戦略 4
３　信濃町都市計画マスタープラン 5
４　第 4 期信濃町地域福祉計画 5
５　信濃町環境基本計画 5
６　小括 6

第３章 地域及び公共交通の現状 7

１　地域の現状 7
２　地域公共交通の現状 14
３　公共交通利用者に対するアンケート調査結果 38
４　公共交通以外の輸送資源 44
５　観光客数の推移 45

第４章 現状と課題 46

１　地勢と施設の分布 46
２　人口分布と今後の見込み 46
３　公共交通の整備状況 46
４　バス交通の利用状況と課題 46
５　町民の移動実態 47
６　観光客に対応する公共交通 47

第５章 地域公共交通の基本方針 49

１　地域公共交通を考える上での前提 49
２　本町における地域公共交通の位置づけとその考え方 50
３　再整備する地域公共交通 51

第６章 目標値と事業 54

１　計画の目標値 54
２　事業の一覧 56
３　事業の詳細 57
４　事業スケジュール 69

第７章 計画の推進 70

１　推進体制 70
２　評価検証サイクル 70
３　事業の評価 71

第1章 はじめに

1 計画策定の背景と目的

長野県信濃町は、長野県北部に位置し、約 8,000 人の町民が暮らしています。古くは第一次産業が中心であった町も、現在では第三次産業従事者が過半数を占めるようになり、就労者の多くは長野市等の都市圏に働きに出るようになっています。そのような就労環境の変化とモータリゼーションの進展によって、町民の移動方法は自家用車が主体となってきています。自家用車保有率の高まりとともに、町民の多くは、いつでもどこにでも移動できるようになり、道路網の整備もあいまって、移動の自由を確保することになりました。

しかし、この変化は、公共交通の衰退を招きました。以前は民間交通事業者の営業路線であった路線バスは、収益の悪化から廃止を決定し、町が事業費を支出することで、路線の存続をさせることになりました。

このような背景を受け、平成 22 年度に信濃町地域公共交通協議会（以下、協議会という）を立ち上げ、「信濃町地域公共交通総合連携計画」を策定し、路線バスとデマンドタクシーを組み合わせた公共交通網を構築しました。平成 28 年度には「信濃町地域公共交通網形成計画（以下、「網形成計画」という）」を策定し、町民の生活に必要な移動のための交通手段の維持・確保に努めてきました。しかし、地域公共交通を維持するための町の負担は増加し、利用者も減少してきており、さらなる見直しの必要性が増しています。

このような中、国は、地域公共交通が町民の暮らしを支えていけるようにするため、令和 2（2020）年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、市町村がより主体的に地域公共交通を見直し、それを「地域公共交通計画」としてとりまとめていくことを求めています。

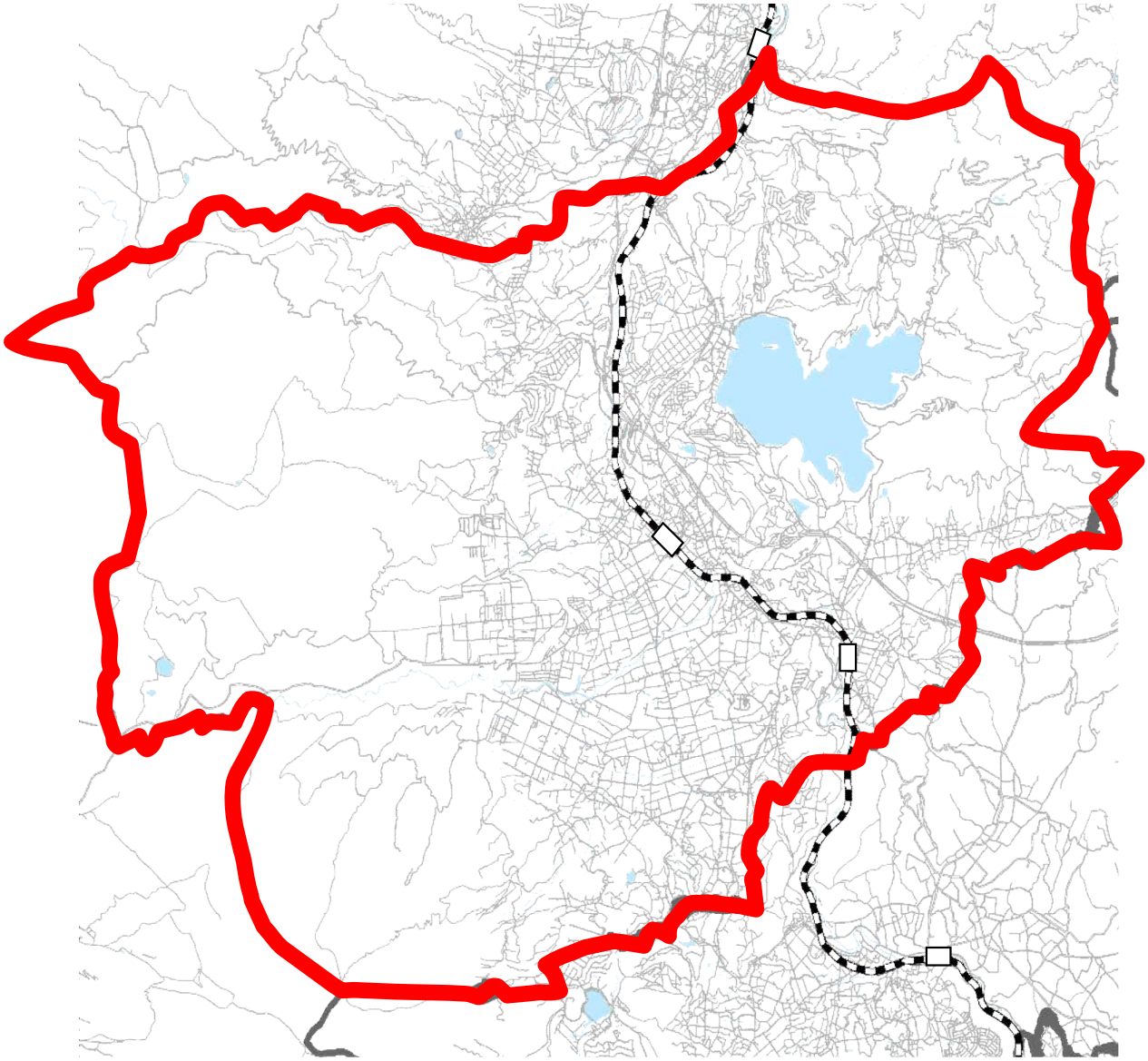
本町では、人口減少や高齢化により、今後ますます地域の公共交通を維持していくことが困難になっていくと考えられます。しかし、将来にわたって、町民の暮らしを支えるために移動手段を確保する必要があります。そのため、町民の需要に合わせた供給とするとともに、効率的な運行に切り替え、公共交通を守っていく必要があります。

本町では地域に最適で持続可能な地域公共交通網の実現を目指すマスタープランとして、「信濃町地域公共交通計画（以下、本計画という）」を策定します。

２　計画の区域

本計画の区域は、本町全域を基本とします。ただし、町民の移動は町外にも及んでいるため、近隣の自治体（飯綱町、妙高市）と連携しながら事業を実施します。

図表 1 計画区域



３　計画の期間

本計画の期間は、令和 4（2022）年度から令和 8（2026）年度までの 5 年間とします。ただし、変更が必要となった場合には随時見直しを行います。

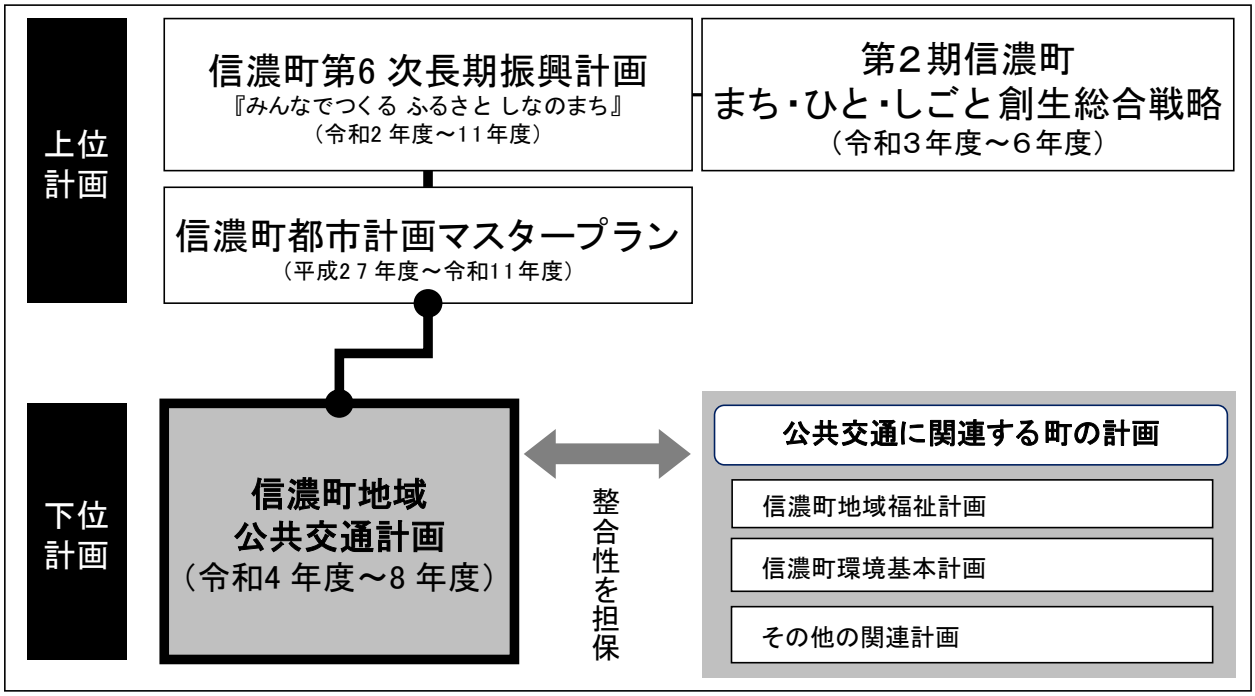
４　本計画の位置づけ

本計画の位置づけを図表 2 に示します。

本計画は「信濃町第 6 次長期振興計画」「信濃町 まち・ひと・しごと創生総合戦略」、及び「信濃町都市計画マスタープラン」を上位計画とし、公共交通に関連する計画と整合を図り、策定します。

上位計画、関連計画の概要は、第 3 章で整理します。

図表 2 本計画の位置づけ



第2章　関連計画の整理

ここでは、本計画の上位計画、関連計画の概要を整理し、公共交通の再整備の方針、求められる機能などを導出します。

１　信濃町第 6 次長期振興計画 前期基本計画

信濃町第 6 次長期振興計画は、町が目指すべき方向を明らかにし、まちづくりを進めていくためのもっとも基本となる計画です。「対話と協働」を基本理念とし、「みんなでつくる ふるさと しなのまち」を将来像と定めています。町民や行政をはじめ、町外も含めまちに関係する全ての人が、共にまちづくりを進めることとしています。

公共交通は、基本目標 4「安全に確かな暮らしができるまち」の「政策 4-2：安全で安定した暮らしを続けられる地域づくり」に位置づけられており、人口が減少する中でも、住み慣れた地域で安全で安定した暮らしを続けられるよう、「地域公共交通の維持・確保と新しい移動手段を導入」することとしています。

図表 3 信濃町第 6 次長期振興計画 前期基本計画の公共交通に係る目標等の概要

将来像	みんなでつくる ふるさと しなのまち

長期振興計画における公共交通に対する関連事項
基本目標 4 安全に確かな暮らしができるまち 政策 4-2 安全で安定した暮らしを続けられる地域づくり 主施策 4-2-1 暮らしを支える都市基盤の維持
【主な事業】 ・地域公共交通の維持・確保と新しい移動手段導入の検討

２　信濃町まち・ひと・しごと創生総合戦略

信濃町まち・ひと・しごと創生総合戦略は、信濃町第 6 次長期振興計画のうち特に重要な課題に横断的に取り組む「戦略的な施策・事業」をまとめた行動計画です。

基本目標（4）「次代を見据えた地域の創造～「生涯健康」のまちづくり～」に公共交通の充実が位置付けられており、町民の生活に必要な移動を担保するとともに、また、基本目標（1）「産業振興による活力ある地域の創造～「元気産業」のまちづくり～」において、町の観光資源と近隣自治体の観光拠点を結ぶ公共交通を整備することが求められています。

３　信濃町都市計画マスタープラン

信濃町都市計画マスタープラン（以下、都市計画マスタープランという）は、信濃町第 6 次長期振興計画に基づく、都市計画区域の整備、開発、保全のための計画です。

公共交通については、交通不便者[1]や日常の通院・通学・通勤などの日常に必要な移動を確保するため、ICT を活用しながら、持続可能で利便性の高い公共交通の運行を目指すことが求められています。なお、公共交通の整備においては、本町の観光地や周辺市町村の観光地のネットワーク形成も含めて検討することが求められています。

図表 4 信濃町都市計画マスタープランの公共交通に係る概要

将来像	『信濃町だからこその暮らし』豊かで、美しい四季の恵みを楽しめる町

都市計画マスタープランにおける公共交通の再整備の方針
・交通弱者の社会生活を保障できるよう、ICT を活用した乗り合いタクシーやデマンド交通などの工夫を行い、持続可能で利便性の高いバスの運行システムの構築を目指します。
・観光需要を高めながら、利便性などの公共交通サービスレベルを向上させるフィードバックを生む取り組みを推進します。

４　第 4 期信濃町地域福祉計画

信濃町地域福祉計画は、「高齢者福祉計画」、「介護保険事業計画」、「障がい者福祉計画」を包括する町の福祉のマスタープランです。

計画では、基本方針の 1 つとして「誰もが安心して快適に暮らせる環境の整備」を掲げ、誰もが地域に住み続けられるよう、日常生活に必要な町民の移動手段の確保に向けて公共交通の整備について検討することとしています。

５　信濃町環境基本計画

信濃町環境基本計画は、自然の恵みがすべての町民の健康で文化的な生活に欠くことのできないものであることを認識し、将来にわたって、豊かな自然が保護・育成されるように策定したものです。

環境目標 3「良好な生活環境のまち」における取り組みとして、町民に公共交通の利用を促し、自動車の排出ガスを抑えることがあげられています。

1　交通不便者：運転免許証を持っていない、もしくは免許証を持っていても自家用車など自由に利用できる交通手段を持たない人のこと

６ 小括

上位計画において求められる公共交通の整備方針、機能などを図表 5 に示します。

図表 5 関連計画に示される公共交通の整備方針・機能

カテゴリ	内　　容
整備方針	住み慣れた地域での安心した暮らしを支える公共交通の維持
	新しい技術を活用した持続可能で利便性の高いバス交通システムの構築
機　　能	交通不便者の社会生活を保障する（日常生活に必要な町民の移動手段を確保する）
	町内外の観光資源を結ぶ
維持方針	公共交通のサービスレベルを向上させる仕組みの構築
	環境負荷低減のための公共交通の利用促進

第3章　地域及び公共交通の現状

1　地域の現状

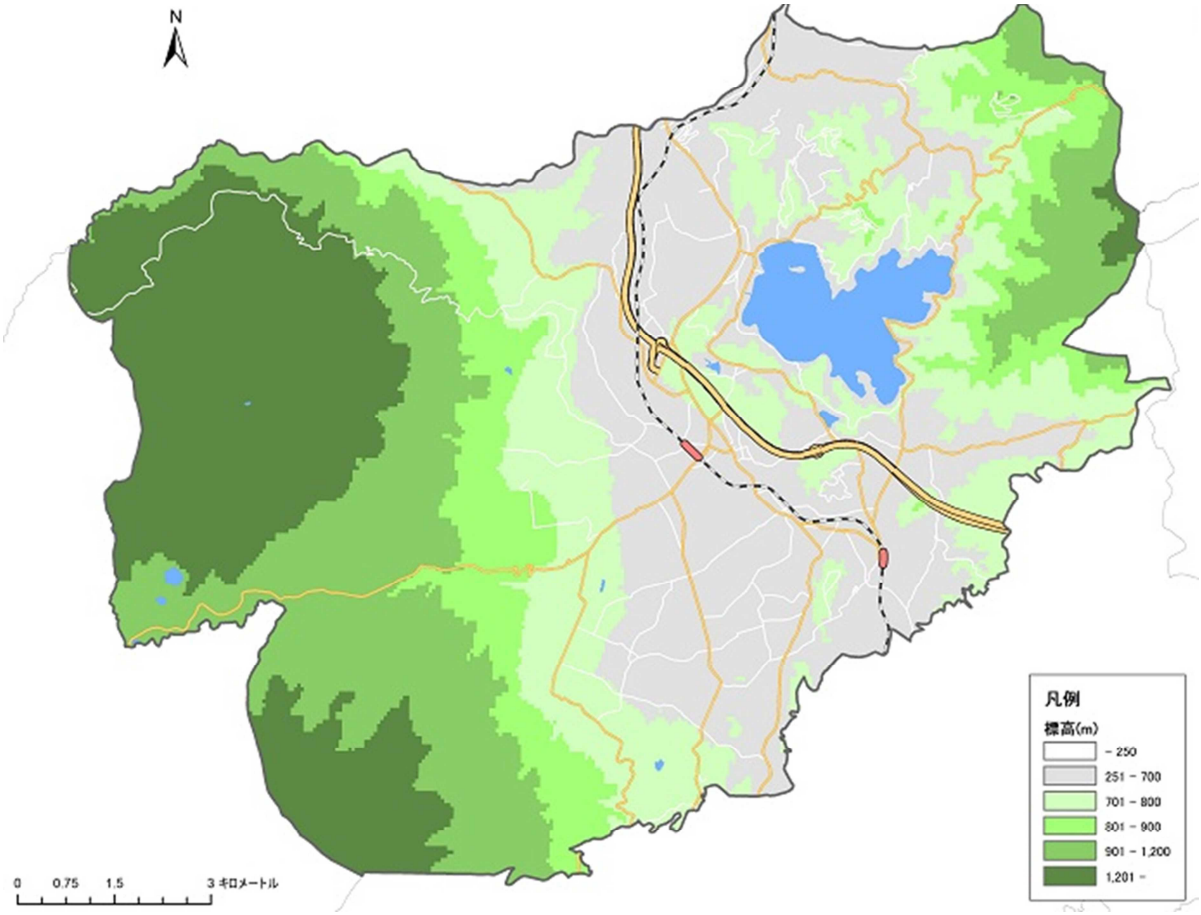
1　本町の位置・地形

本町は、長野県の北端に位置しています。黒姫山、飯綱山、斑尾山に囲まれ、標高 700m 前後に高原盆地が広がっています。東西 16.7km、南北 11.4km にのび、総面積は 149.3 ㎢です。可住地面積は 36.7 ㎢です。

町の中央部にしなの鉄道北しなの線、国道 18 号、上信越自動車道が通っており、北しなの線や自家用車を利用して約 40 分で長野市の中心市街地への移動ができる環境が整っています。そのため、長野市への通勤、通学、通院、買物等の移動が発生しています。

中央部は平坦で、道路網も整備されていることから公共交通を運行しやすくなっています。

図表 6 本町の地勢



2　施設立地

公共施設、医療機関、商業施設などは町の中心に位置する柏原、古間地区に集中しています。

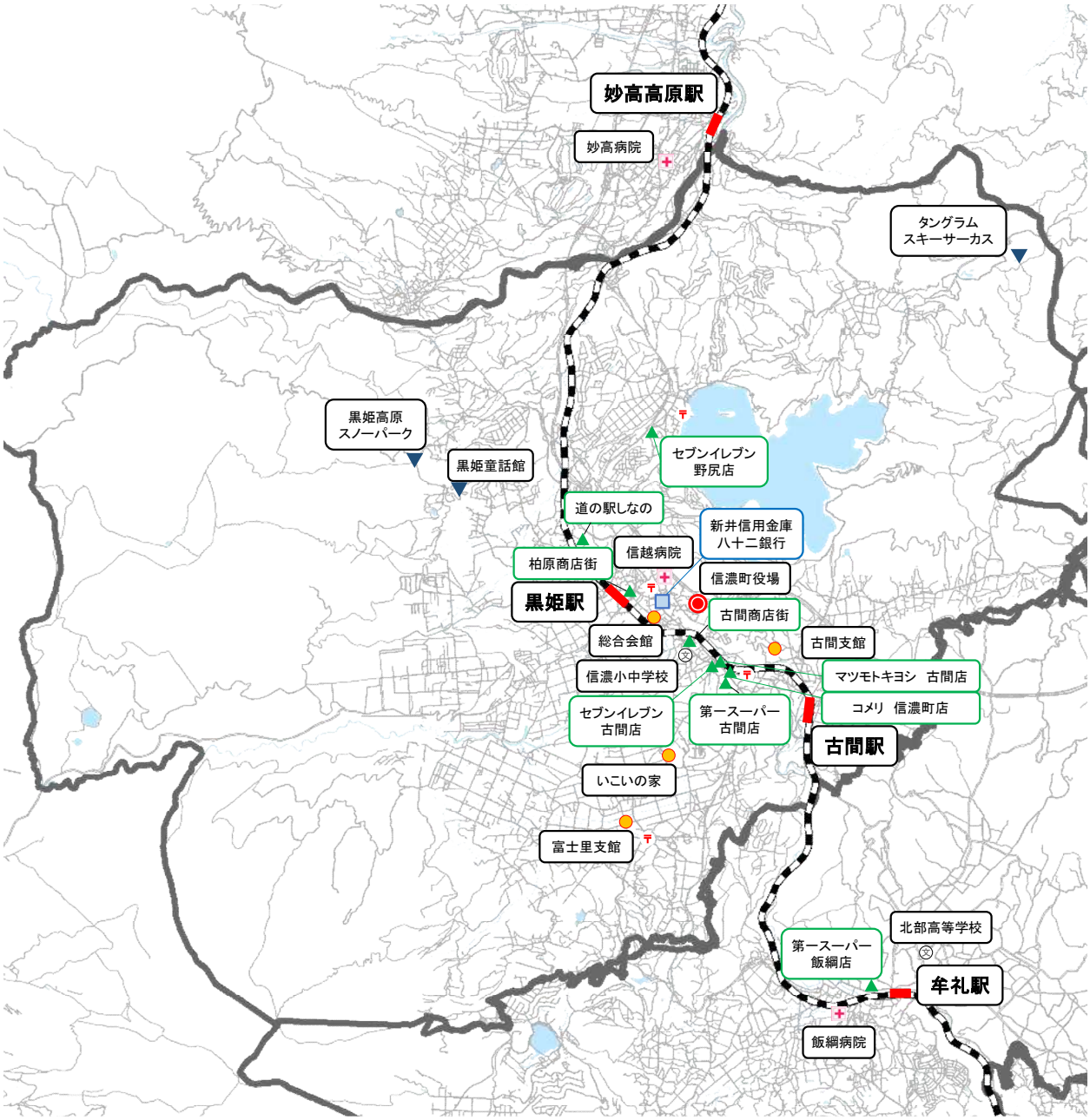
特に柏原地区には、信濃町役場、総合病院である信越病院や郵便局、金融機関といった主要な施設があります。一方古間地区には、比較的大きな商業施設が集中しています。

黒姫駅周辺、野尻湖周辺及び東西の山間部には、観光資源や観光施設（野尻湖、タングラムスキー場、黒姫高原スノーパーク、黒姫童話館など）が立地しています。

隣接する妙高市、飯綱町にも総合病院があり、特に、飯綱町の飯綱病院には透析治療のため、定期的に通院している町民がいます。

なお、信越病院は令和 7 年度に旧柏原小学校跡地（図表 7 の柏原商店街付近）へ移設する予定です。

図表 7 本町の施設立地


妙高高原駅
妙高病院
タングラム
スキーサーカス
黒姫高原
スノーパーク
黒姫童話館
セブンイレブン
野尻店
道の駅しなの
新井信用金庫
八十二銀行
信越病院
柏原商店街
信濃町役場
黒姫駅
古間商店街
総合会館
古間支館
信濃小中学校
マツモトキヨシ　古間店
コメリ　信濃町店
セブンイレブン
古間店
第一スーパー
古間店
古間駅
いこいの家
富士里支館
北部高等学校
第一スーパー
飯綱店
牟礼駅
飯綱病院

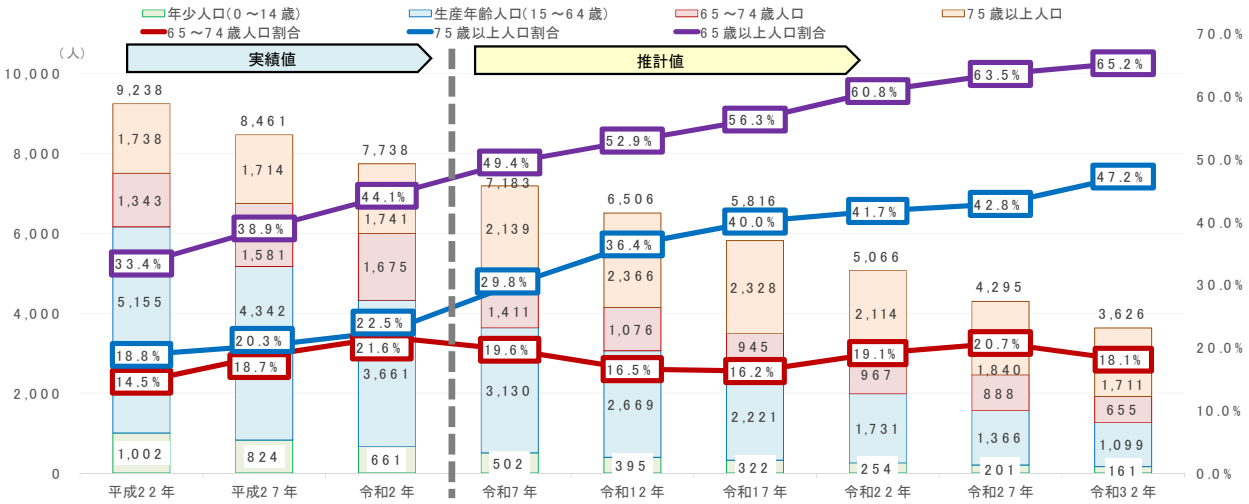
3　人口

1) 人口推移と将来推計

国勢調査によると町の総人口は 7,738 人です（令和 2 年時点）。今後、人口は減少が続き、本計画の終了年次である令和 8 年には 7,000 人程度になると推計されています。

年齢 3 区分別人口の推移をみると、令和 7 年以降、年少人口（14 歳以下）、生産年齢人口（15 歳から 64 歳）、65 歳から 74 歳人口は減少し、75 歳以上人口のみ増加します。75 歳以上人口も令和 22 年以降減少に転じます。65 歳から 74 歳人口の割合は 16%から 21%で推移し、75 歳以上人口の割合は上昇し続けます。令和 8 年頃にはおよそ半数が 65 歳以上となります。

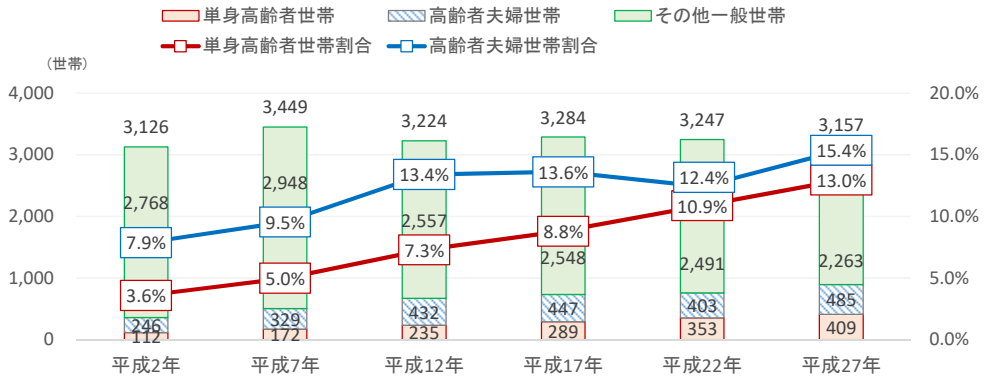
図表 8 年齢 3 区分別人口の推移と推計



出典：令和 2 年までは国勢調査（年齢不詳を除く）　令和 7 年以降は生残率と純移動率を独自に算出して推計した。

世帯数は増減を繰り返しながら横ばいで推移しています。詳細を見ると、「その他一般世帯[2]」は減少していますが、「単身高齢者世帯」、「高齢夫婦世帯[3]」は増加傾向にあります。今後は高齢化率の上昇とともに高齢者夫婦世帯、単身高齢者世帯数が増加すると見込まれます。

図表 9 世帯数の推移



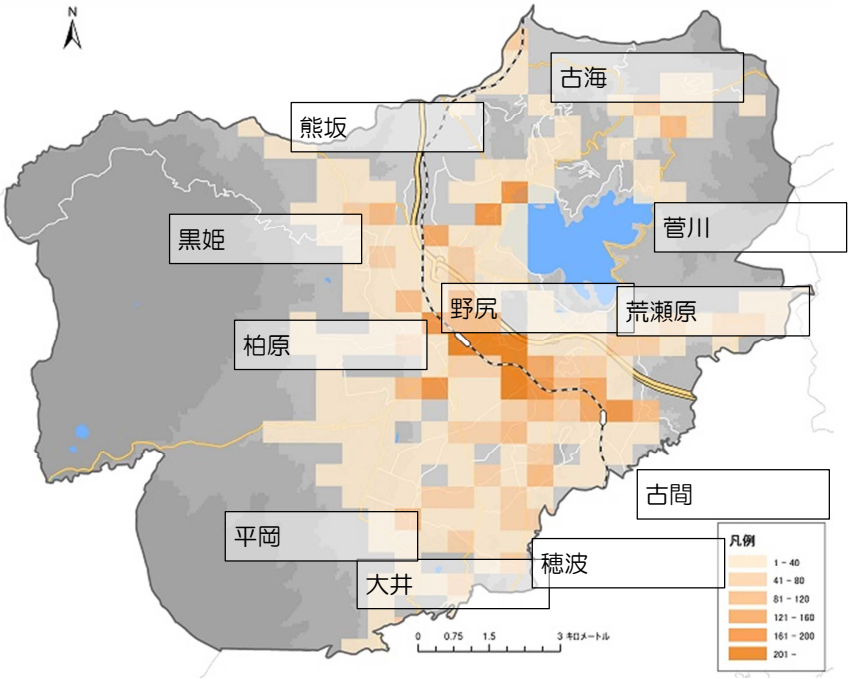
出典：国勢調査

2その他一般世帯：ここでは一般世帯から単身高齢者世帯と高齢者夫婦世帯を除いた世帯とした
3高齢夫婦世帯：ここでは夫、妻共に 65 歳以上の夫婦のみで構成されている世帯とした

2) 人口分布

人口は国道 18 号線や北しなの線沿いに若干の集中が見られますが、平坦部全体及び、古海・菅川・熊坂地区といった周辺部や山間部である黒姫地区に薄く広く人口が分布しています。

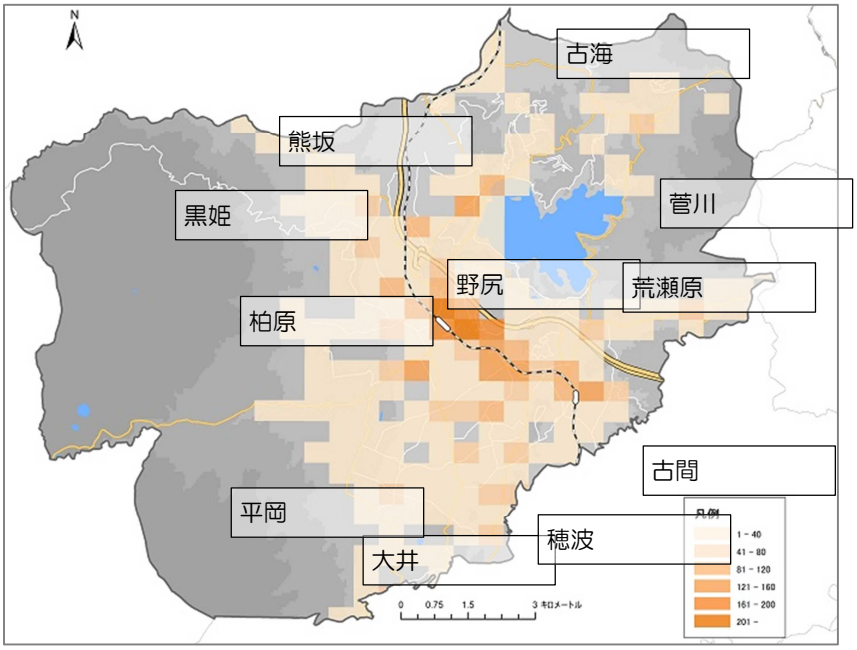
図表 10 人口分布（平成 27 年）



出典：平成 27 年 国勢調査

図表 11 は、国土交通省が平成 27 年国勢調査結果に基づき、推計した令和 12 年の将来の人口分布です。令和 12 年の人口分布は、平成 27 年とおおむね変わらず、周辺部や山間部にも人口が分布し続け、公共交通に対する需要は町内全体にある状態が続くことが見込まれます。

図表 11 将来人口分布（令和 12 年）



出典：令和 12（2030）年は国土交通省推計

4　小括

・医療施設、商業施設等の生活関連施設は町内の中心部に概ね立地しています。

・町内の移動以外に通勤や通学のための長野市への移動、また、透析治療のために飯綱町の飯綱病院への移動が発生しています。

・地勢は比較的平坦部が多く、人口も多くがそこに分布しているため、公共交通を効率的に運行することができます。ただし、周辺部である古海・菅川・熊坂地区については運行できるルートが限定されるため効率性が下がります。

・人口減少は今後も進むことが見込まれますが、人口分布は現状とあまり変化がないと予測されています。このことから、今後も、現在と同様の範囲で公共交通が求められると見込まれます。

・65 歳から 74 歳人口は減少し、75 歳以上人口のみ増加します。75 歳以上人口も令和 22 年以降減少に転じます。65 歳から 74 歳人口割合は横ばい、75 歳以上人口割合は上昇することが見込まれます。また、単身高齢者世帯、高齢者夫婦世帯の増加傾向にあることから、家族送迎などに頼ることができない町民が増えることが予想されます。

2　地域公共交通の現状

1　地域公共交通の運行状況

本町では、しなの鉄道北しなの線、朝夕路線バス、国道線、ふれあいコスモス号、観光シャトルバスなどが運行しています（図表 12 参照）。

図表 12 公共交通の運行状況

種　別	路線名／系統		起点	終点	運行日	運行本数 平日	運行本数 休日	役割	事業主体	運行主体（委託先）	運賃
鉄道	1	しなの鉄道 北しなの線	長野	妙高高原	毎日	21便	21便	・広域移動	しなの鉄道	しなの鉄道	距離制運賃
			妙高高原	長野		21便	21便				
朝夕路線バス	2	熊坂・野尻線	熊坂	信濃小中学校	平日	6便	－	・主に小中学生の登下校 時間が限られるが、通勤、通学、通院ができる	信濃町	長電バス	一律200円
			信濃中学校	熊坂			－				
	3	高沢・六月線	高沢	信濃小中学校		6便	－				
			信濃小中学校	高沢			－				
	4	石橋・板橋線	石橋東	黒姫駅		6便	－				
			黒姫駅	石橋東			－				
	5	長水・仁之倉線	長水	黒姫駅		6便	－				
			黒姫駅	長水			－				
	6	北信・高山線	北信	黒姫駅		6便	－				
			黒姫駅	北信			－				
	7	荒瀬原線	土橋	黒姫駅		6便	－				
			黒姫駅	土橋			－				
	8	古海・菅川線	菅川	妙高高原駅		6便	－	・高齢者の通院 ・高校生の登下校			
			妙高高原駅	菅川			－				
	9	黒姫高原・瑞穂線	黒姫保養地	信濃小中学校		6便	－				
			信濃小中学校	黒姫保養地			－				
国道線（路線バス）	10	国道線	黒姫駅	飯綱病院		3便	－	・飯綱病院の通院 ・ひだまりセンターへの通所 ・黒姫高原への観光客の移動			
			飯綱病院	黒姫駅		3便	－				
			黒姫駅	いこいの家		1便	－				
			いこいの家	黒姫高原		1便	－				
			黒姫駅	黒姫高原		3便	－				
			黒姫高原	黒姫駅		3便	－				
ふれあいコスモス号	11	まちなか行き便	居住地	街中	平日	4便	－	・高齢者の通院、買物	信濃町	長電バス 野尻湖タクシー	一律300円
		お帰り便	街中	居住地		4便	－				
観光シャトル	12	観光シャトルバス	黒姫駅	黒姫高原	季節運行	－	5便	・観光客の移動	信濃町	長電バス	一律500円
			黒姫高原	黒姫駅		－	3便				
			黒姫駅	野尻湖		－	2便				
			野尻湖	黒姫駅		－	4便				
			黒姫駅	黒姫童話館		－	5便				
			黒姫童話館	黒姫駅		－	5便				
			野尻湖	黒姫高原		－	2便				
			黒姫高原	野尻湖		－	2便				
その他	13	急行斑尾 タングラム線	飯山駅	タングラム	季節運行	3便	3便	・観光客の移動	長電バス	長電バス	距離制運賃
			タングラム	飯山駅		3便	3便				
	14	黒姫駅 タングラム斑尾線	黒姫駅	タングラム斑尾	毎日	4便	4便		東急リゾートサービス	東急リゾートサービス	距離制運賃
			タングラム斑尾	黒姫駅		4便	4便				
	15	JR長野駅 タングラム斑尾線	JR長野駅	タングラム斑尾	季節運行	3便	3便				
			タングラム斑尾	JR長野駅		3便	3便				

鉄道は、しなの鉄道北しなの線の黒姫駅、古間駅の 2 つが立地し、6 時台から 22 時台まで 1 時間に 1 から 2 本程度運行しています。北しなの線により、町民は長野市方面及び妙高方面への移動が可能です。

朝夕路線バスは古海・菅川線、黒姫高原・瑞穂線を除いた 6 路線が、主に小中学生の登下校を担っています。また、朝夕路線バスは北しなの線に接続し、長野方面への通勤・通学、高齢者の通院等を担っています。しかし、北しなの線への接続機会は、朝 2 便、夕方 15 時台から 18 時台までの 4 便程度となっています。つまり、バスを乗り継いで帰宅できるのは 18

時台までとなっており、通勤・通学に十分対応しているとは言いがたい状況です。

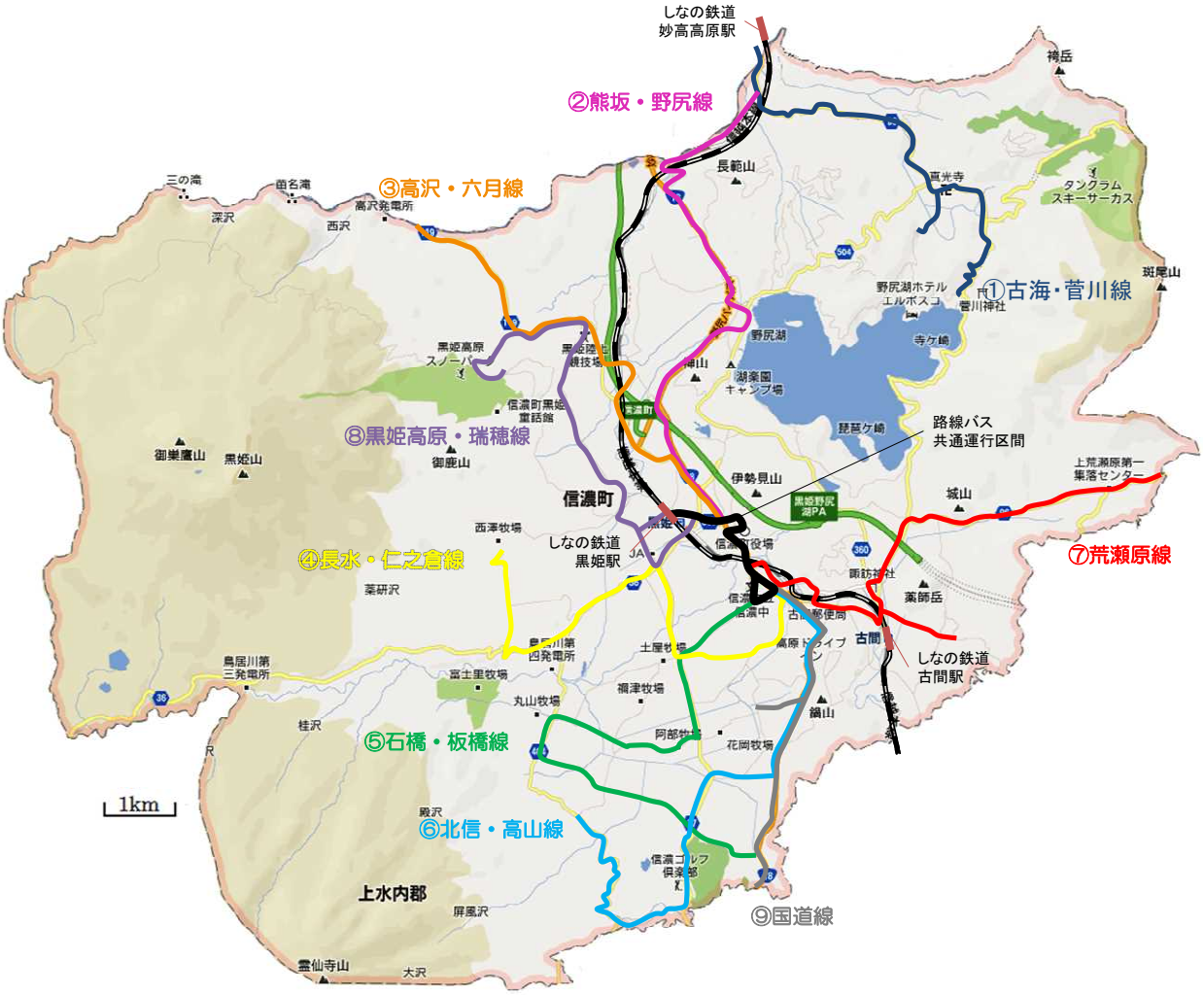
国道線は、飯綱病院への通院、地域活動支援センターへの通所移動と日中の観光客の移動を担っています。

デマンドタクシーふれあいコスモス号は、日中の高齢者の通院・買物移動を担っています。8 時台から 14 時台に町内全域を区域運行として、往復 4 便運行しています。

この他に、主に観光客の移動に対応する路線バスを長電バス、東急リゾートサービスが運行しています。

なお、現在の公共交通体系に移行してからおよそ 10 年が経過し、町が運行している運行車両の老朽化が進んでおり、車両更新が必要となっています。

図表 13 路線バスの経路



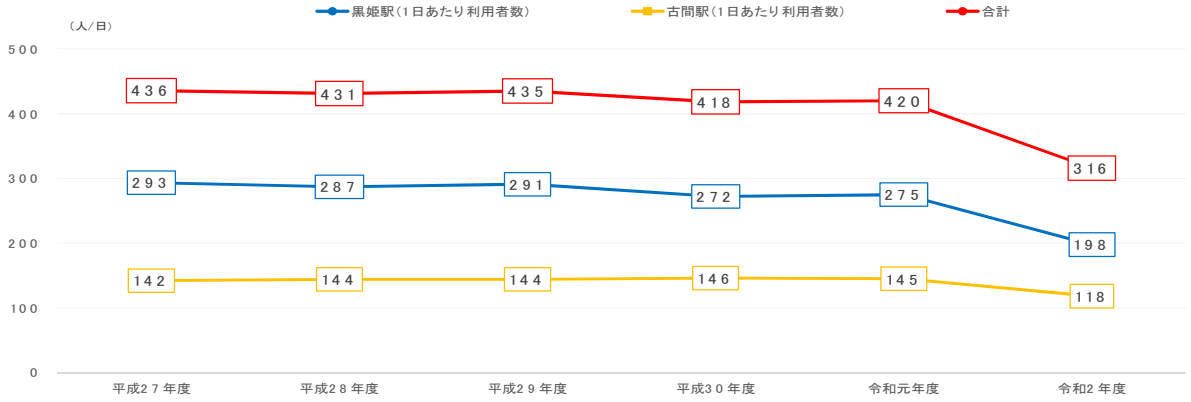
2　地域公共交通の利用状況

1)　鉄道の利用状況

JR からしなの鉄道に切り替わった平成 27 年度以降の町内の鉄道駅における 1 日当たりの乗車人数をみると令和元年度まで横ばいでしたが、令和 2 年度に新型コロナウイルス感染症の影響を受けて 316 人/日（令和元年度から 24.8%減）となっています。

駅別にみると、黒姫駅、古間駅の乗車人数はそれぞれ 280 人/日前後、140 人/日程度を維持していました。しかし、令和 2 年度には新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて、令和元年と比較し、黒姫駅では 198 人/日で 28.0%減、古間駅では 118 人/日で 18.6%と大きく減少しています。

図表 14 町内の鉄道駅における 1 日当たりの乗車人数



出典：しなの鉄道

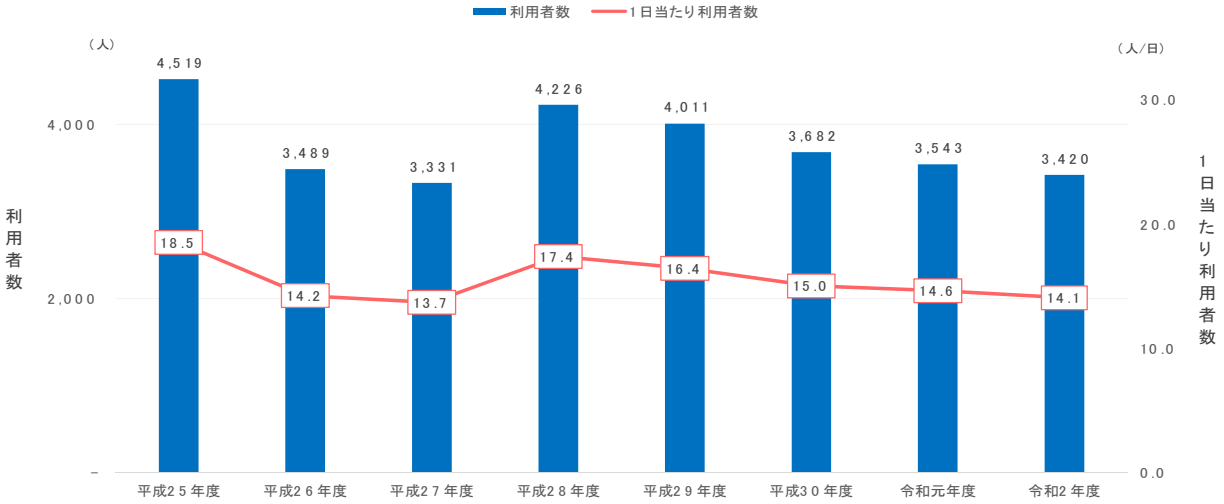
1) 朝夕路線バスの利用状況

(a) 朝夕路線バス（8 路線の合計）の一般利用者数

朝夕路線バス 8 路線のスクール利用を除いた一般利用者数は、平成 25 年度から 27 年度まで減少し、平成 28 年度に増加しましたが、平成 29 年度以降は減少傾向が続いています。これは熊坂・野尻線の「野尻仲町」から「黒姫駅」までの定期的に利用していた者と荒瀬原線の「黒姫駅」から「土橋」までを定期的に利用していた者が減少したことが主な要因です。

網形成計画を策定した平成 28 年度（4,226 人）から令和 2 年度には 3,420 人（19.1%減）となっています。1 日当たり利用者数は 15 人/日前後で推移しています。朝夕路線バスは各路線 8 路線運行しているので、1 路線当たりの 1 日の平均利用者数は 2 名を割り込んでおり、定期的に利用している一般利用者がいないことを示しています。

図表 15 朝夕路線バスの利用者数の推移



※スクール利用分は除いた値である。また、平成 27 年 4 月からまちなか行き便を 1 便増便している

(b) 朝夕路線バスの路線別の一般利用者数

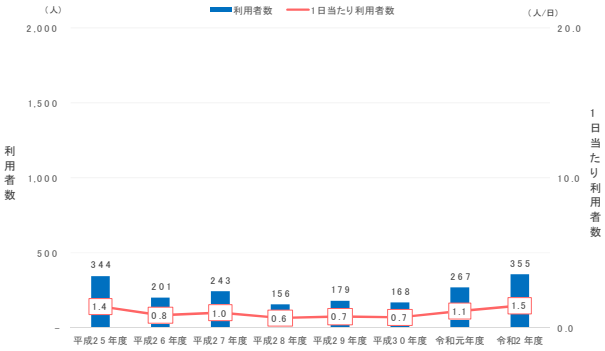
朝夕路線バスの路線別の一般利用者数をみると、年間 1,440 人以上（1 日 6 人以上、平均 1 便 1 人以上）の利用がある路線はありません。年間 720 人以上（1 日 3 人以上、平均 1 便 0.5 人以上）の利用としても熊坂・野尻線、荒瀬原線のみとなっています。北信・高山線は 1 日 3 人以上、1 便 1 人以上には達していませんが、平成 28 年以降、利用者数は概ね 600 人以上（1 日 2.5 人以上）となっています。そのほかの古海・菅川線、高沢・六月線、石橋・板橋線、長水・仁之倉線、黒姫高原線については、1 日の利用者数が 2 人に届かず（平均 1 便当り 0.7 人未満）、ほとんど利用されていません。

前述のように朝夕路線バスは通勤・通学が可能なように最低限、設計されていますが、これらのことから、通勤・通学の利用がほとんどないと言えます。（熊坂・野尻線を除く）

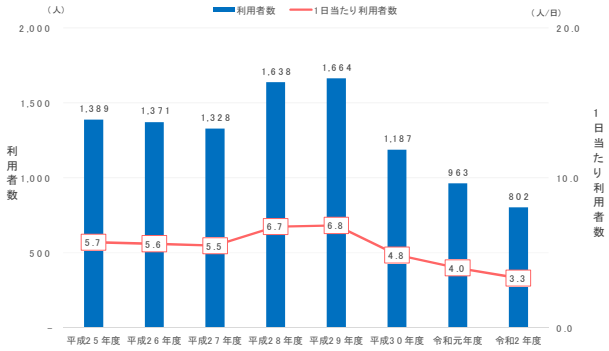
上述したとおり、熊坂・野尻線においては、平成 29 年度まで定期的に利用していた人がいなくなったため、平成 29 年度以降大きく減少しています。このように、朝夕路線バスはそもそも利用者数が非常に少ないため、定期的な利用者の有無が路線の利用者数に大きく影響することになります。

図表 16 朝夕路線バス　路線別利用者数の推移

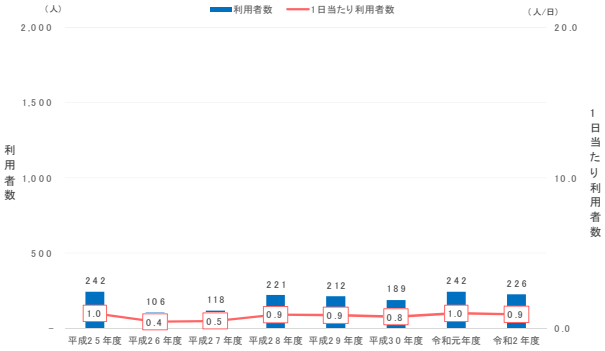
古海・菅川線（スクール非対応）



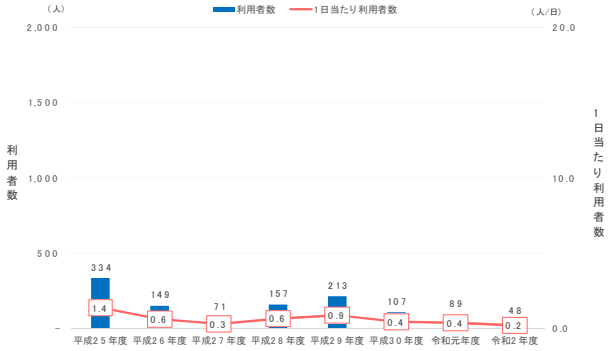
熊坂・野尻線



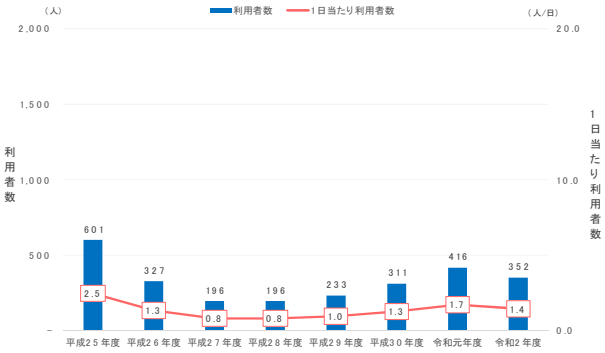
高沢・六月線



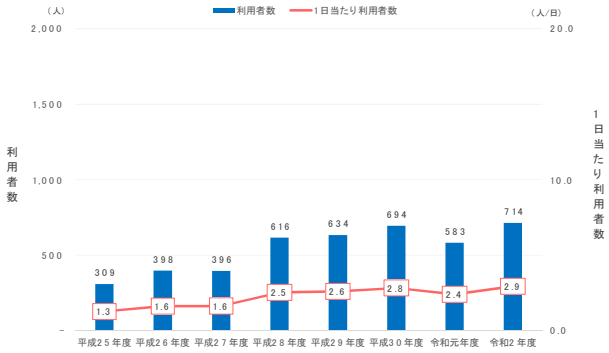
長水・仁之倉線



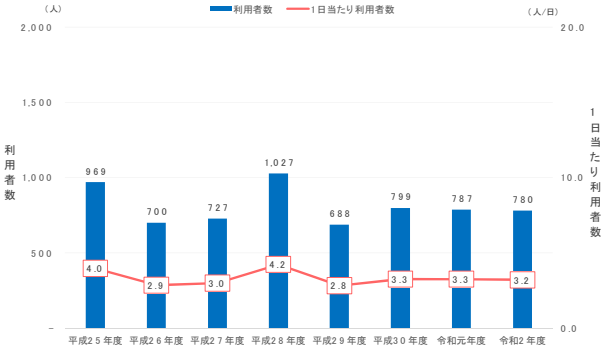
石橋・板橋線



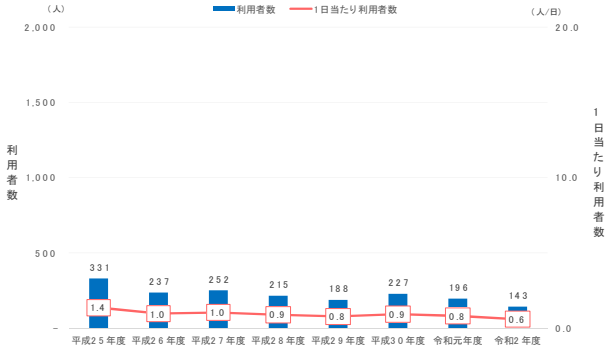
北信・高山線



荒瀬原線

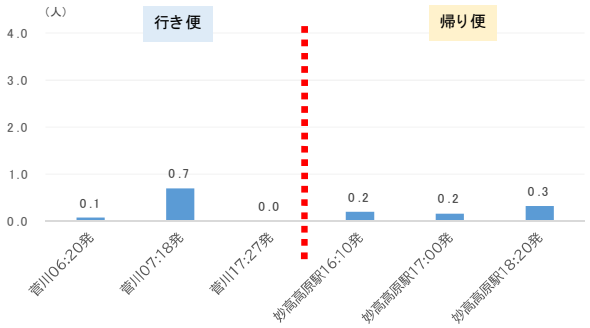


黒姫高原・瑞穂線（スクール非対応）

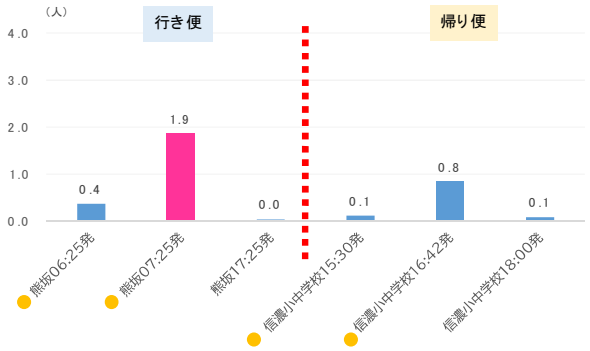


図表 17 朝夕路線バス　路線別便別利用者数（令和 2 年度）

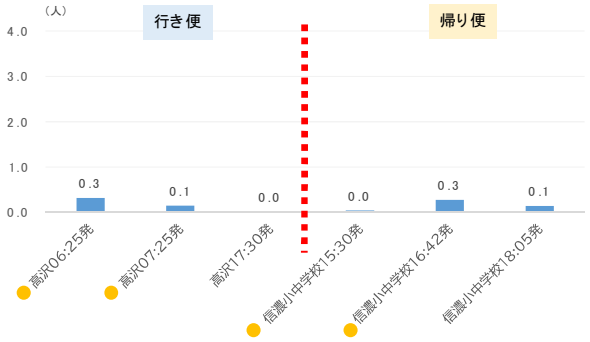
古海・菅川線（スクール非対応）



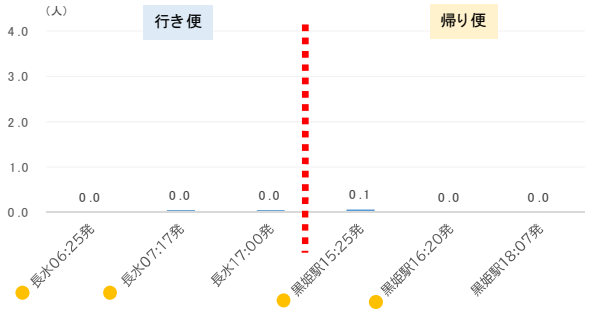
熊坂・野尻線



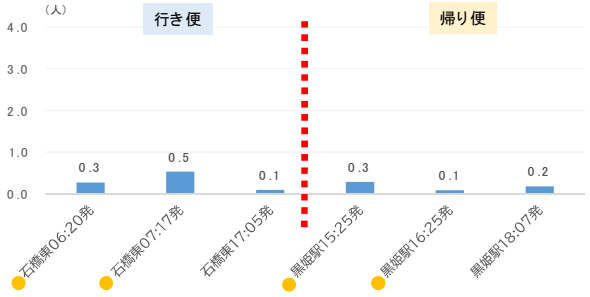
高沢・六月線



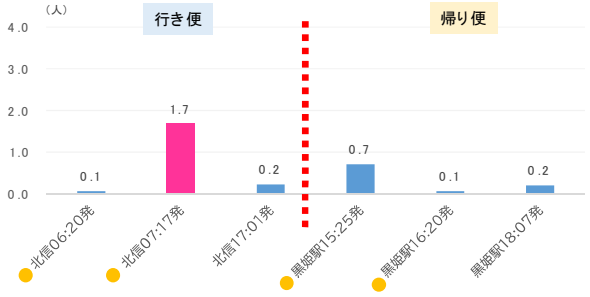
長水・仁之倉線



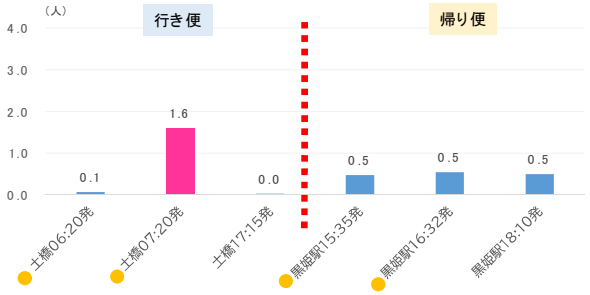
石橋・板橋線



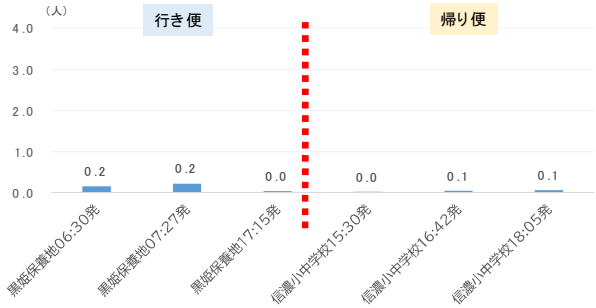
北信・高山線



荒瀬原線



黒姫高原・瑞穂線（スクール非対応）



※●がついている便は、スクール対応便

※■の色の便は 1 人以上の利用がある便

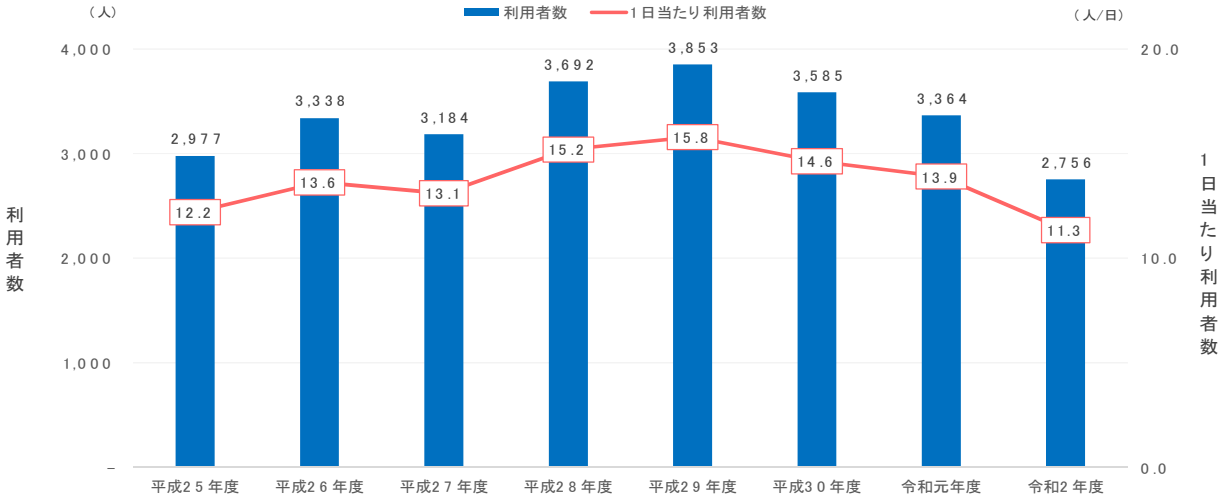
2) 国道線の利用状況

国道線の利用者は、平成 25 年度から 29 年度まで増加傾向にありましたが、平成 30 年度以降は減少傾向が続いています。これは、平成 28 年度、平成 29 年度にあった黒姫駅 9:30 発便と飯綱病院 14:40 発便で、「黒姫駅」と「いこいの家（地域活動支援センター）」を往復する定期的な通所利用が減少したためです。

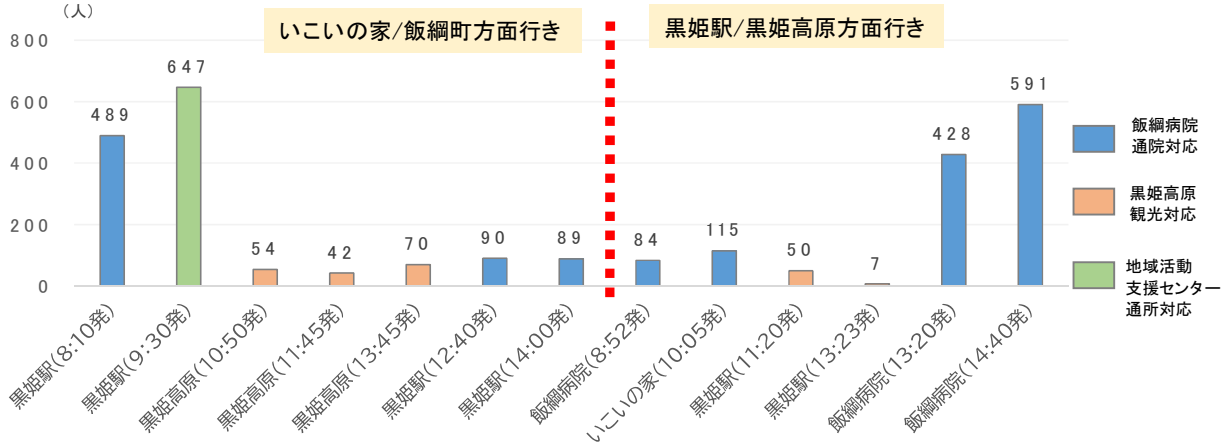
網形成計画を策定した平成 28 年度（3,692 人）から令和 2 年度には 2,756 人（25.3%減）となっています。1 日当たり利用者数は平成 28 年度の 15.2 人/日から 3.9 人/日減少し、令和 2 年度は 11.3 人/日となっています。国道線は 13 便運行しているので、1 便当りの平均利用者数が令和 2 年度には 1 人を割り込んだことになります。

便別の利用者数をみると（図表 19）、飯綱病院の通院対応便、地域活動支援センター通所対応便の利用が多く、黒姫高原への観光対応便の利用は少なくなっています。なお、黒姫駅 9：30 発便は地域活動支援センターへの通所目的とした利用が多く、実質的に施設送迎となっています。

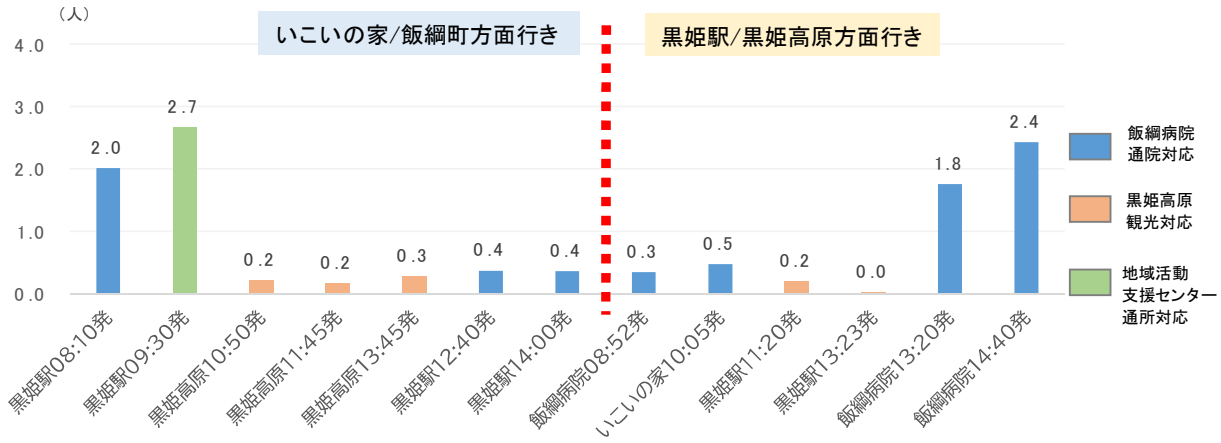
図表 18 国道線の利用者数の推移



図表 19 便別国道線の利用者数（令和 2 年度）



図表 20 便別国道線の 1 便当たり利用者数（令和 2 年度）



3) ふれあいコスモス号の利用状況

(a) ふれあいコスモス号の登録者数（令和 2 年度末時点）

ふれあいコスモス号の登録者数は令和 2 年度末時点で 1,889 人です。ふれあいコスモス号運行開始当初の平成 23 年度は、新規登録者数が 667 人、平成 24 年度は 595 人と 500 人を超えていました。しかし、その後減少し、近年は 60 人前後で推移しており、新たな利用者を獲得できていません。

図表 21 ふれあいコスモス号の登録者数の推移（各年度 3 月末）

単位 :人）

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
新規登録者数	667	595	128	120	71	70	63	59	51	65
延べ登録者数	667	1,262	1,390	1,510	1,581	1,651	1,714	1,773	1,824	1,889

※延べ登録者数には、転居、死亡者も含まれている

令和 2 年度末（令和 3 年 3 月末時点）の登録者を年代別にみると、70 歳以上登録者が全体の 73.6%を占めています。性別では女性の割合が 63.7%と高くなっており、70 歳以上の女性の割合は 48.4%と半数近くを占めています。

図表 22 年代性別ふれあいコスモス号の登録者数（令和 3 年 3 月末時点）

	人数		割合	
	男性	女性	男性	女性
10歳未満	5	2	0.3%	0.1%
10歳代	14	26	0.7%	1.4%
20歳代	34	41	1.8%	2.2%
30歳代	16	24	0.9%	1.3%
40歳代	21	35	1.1%	1.9%
50歳代	46	56	2.4%	3.0%
60歳代	71	104	3.8%	5.5%
70歳代	162	252	8.6%	13.4%
80歳代	192	394	10.2%	21.0%
90歳以上	121	264	6.4%	14.0%
合計	682	1,198	36.3%	63.7%

※生年月日、もしくは性別の登録がないデータが 9 件あるため図表 21 の合計と一致しない

(b) ふれあいコスモス号の実利用者数の分析

(ｱ) 実利用者数の推移

令和 2 年度時点のふれあいコスモス号の累計登録者 1,889 人のうち、実利用者数は 372 人で、率にして 19.7%となっています。実利用者数は減少傾向で、平成 29 年度の 498 人から 25.3%減少し、令和 2 年度は 372 人となっています。登録者に対する実利用者の割合も低下しており、平成 29 年度から 9.4 ポイント減少しています。

図表 23 ふれあいコスモス号の実利用者数、割合の推移

単位 :人）

		平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	対平成29年度増減率
実利用者数	属性データあり	495	440	408	371	
	属性データなし	3	3	3	1	
	合計	498	443	411	372	-25.3%
登録者数		1,714	1,773	1,824	1,889	10.2%
実利用者の割合		29.1%	25.0%	22.5%	19.7%	-9.4ポイント

※属性（生年月日、年齢等のデータ）。実利用者については平成 29 年度からの集計としている

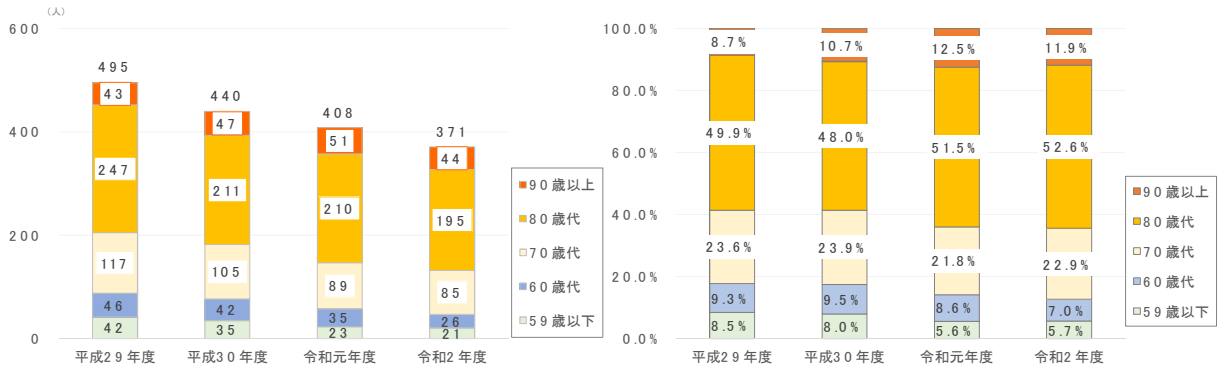
(ｲ) 実利用者の年代別の構成とその推移

実利用者数を年代別にみると、平成 29 年度以降、80 歳代以下において減少しています。特に、もともと少ない 59 歳以下、60 歳代の実利用者数において減少が顕著になっています。

年代別の実利用者の構成比では、80 歳代、90 歳以上の割合が平成 29 年度から上昇しているのに対し、70 歳代以下では低下しています。

これらのことから、70 歳代以下において新たな実利用者を獲得できていないと言えます。

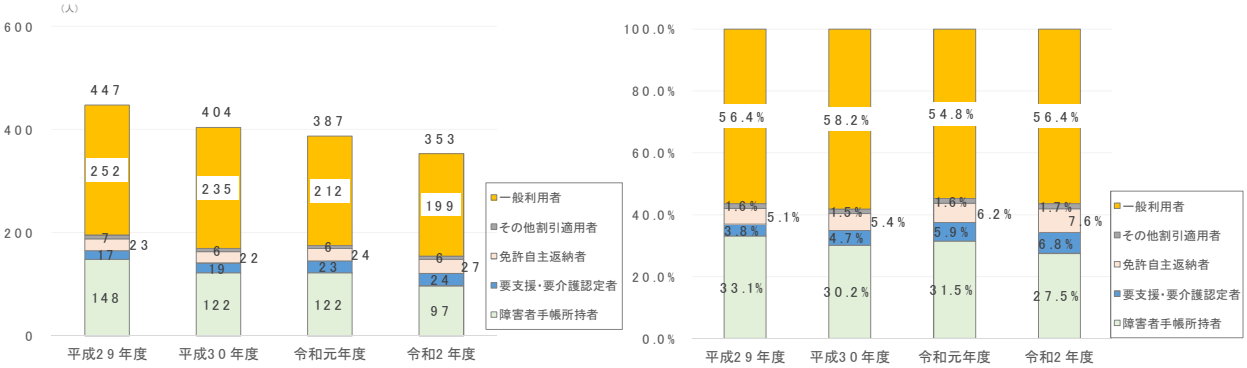
図表 24 ふれあいコスモス号の年代別実利用者数推移（左：実利用者数、右：構成比）



(ｳ) 実利用者数の身体等の状況の構成と推移

実利用者を身体等の状況別[4]にみると、障害者手帳所持者や要支援・介護認定者が平成 29 年度においては 36.9%、その他割引適用者[5]が 1.6%、免許自主返納者が 5.1%、一般利用者が 56.4%となっており、40%弱が心身に何らかの課題を抱えている者となっています。この比率は各年度で大きく変わらず、ふれあいコスモス号が社会福祉制度対象者の日常移動を担っていることがわかります。

図表 25 ふれあいコスモス号の身体等状況別実利用者数推移（左：実利用者数、右：構成比）



※身体状況等を把握できないデータを除いている。

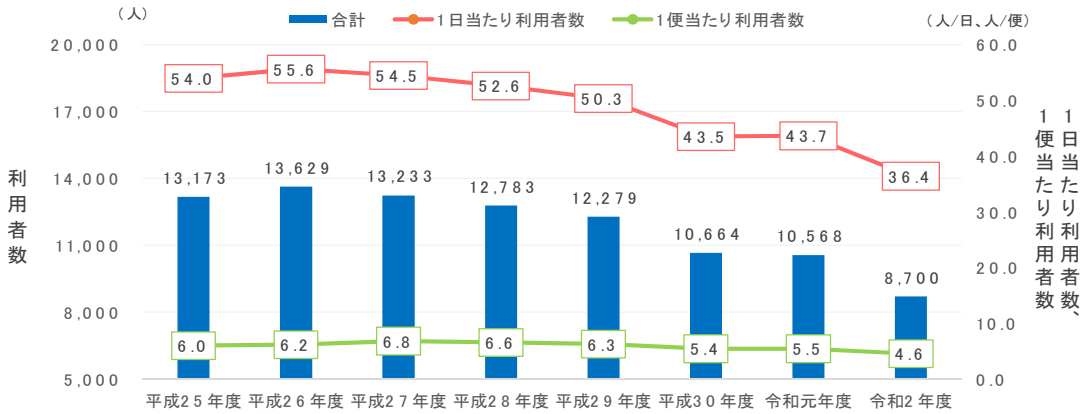
(c) ふれあいコスモス号の利用状況の分析

(ｱ) 利用者の分析

i. 利用者数の推移

ふれあいコスモス号の利用者数は平成 26 年度まで増加していましたが、その後、減少傾向に転じています。特に、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた、令和 2 年度は大きく減少し、網形成計画を策定した平成 28 年度（12,783 人）から令和 2 年度には 8,700 人（31.9%減）、1 日当たり 36.4 人/日（16.2 人/日減少）となっています。1 便当たり利用者数は 4.6 人/便（2.0 人/便減少）となっています。

図表 26 ふれあいコスモス号の利用者数の推移



※平成 26 年 9 月まではナイトデマンドの利用者が含まれている

---

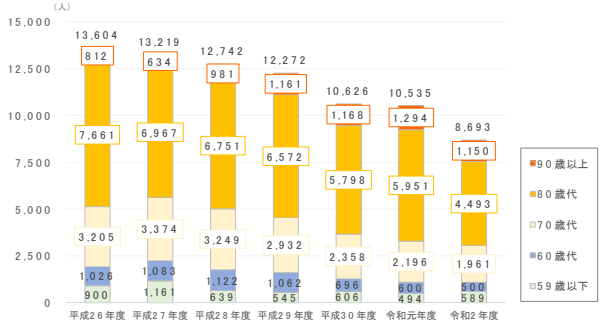
4 身体の状況：登録者からまとめた。なお、複数に該当する場合は、障がい者＞要支援・要介護者＞その他割引適用者>免許自主返納者の順で分類した

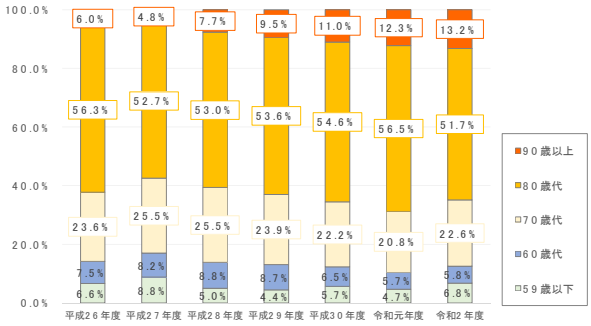
5 その他割引適用者：ここでは生活保護受給者などとした

ii.　利用者の年代別の構成とその推移

年代別にみると、70 歳代以上、特に 80 歳代の利用が多くなっています。利用者の年代別の構成比をみると、90 歳以上が上昇傾向であり、利用者のさらなる高齢化が進んでいます。新規登録者が増えていないため、既存の登録者が高齢化していることが伺えます。

図表 27 ふれあいコスモス号の年代別利用者（左：利用者数、右：構成比）

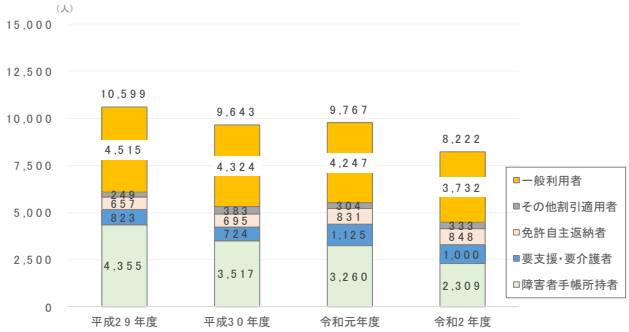


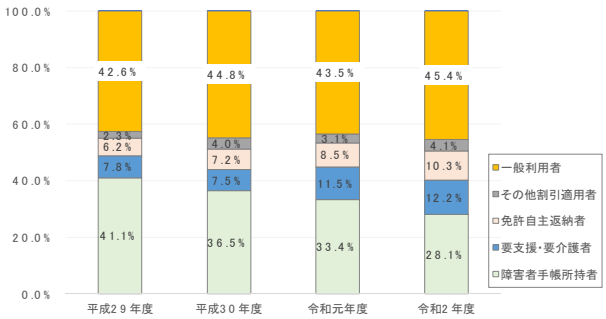


iii.　利用者の身体等の状況の構成とその推移

身体等の状況別にみると、平成 29 年度は障害者手帳所持者及び要支援・要介護認定者と一般利用者はほぼ同率で 40%程度となっています。その後もこの比率はほぼ変わりませんが、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた令和 2 年度には障害者手帳所持者の利用割合がやや減少しています。

図表 28 ふれあいコスモス号の身体状況等別利用者数の推移（左：利用者数、右：構成比）





iv.　利用者の属性別分析のまとめ

利用者の属性と利用状況の関係を図表 29 にまとめます。

実利用者の 30%台が心身に何らかの課題を抱えている者（障害者手帳所持者、要支援・要介護認定者）となっています。一般利用者の割合は 50%台で推移しています。

利用者数（延べ利用回数）は、40 から 50%弱が障害者手帳所持者、要支援・要介護認定者となっています。一般利用者の延べ利用回数も 45%前後で推移しています。

一般利用者に比べて実利用者数の少ない障害者手帳所持者、要支援・要介護認定者において利用回数が増えています。

1 人当たりの利用回数は、一般利用者では 20 回未満となっており、相対的に障害者手帳所持者、要支援・要介護認定者の利用回数が多くなっています。

これらのことから、ふれあいコスモス号は社会福祉制度対象者の日常移動を一定数担っていることがわかります。

図表 29 ふれあいコスモス号の属性別の利用状況のまとめ

		人数				割合			
実利用者数（人）		平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
	障害者手帳所持者	148	122	122	97	33.1%	30.2%	31.5%	27.5%
	要支援・要介護者	17	19	23	24	3.8%	4.7%	5.9%	6.8%
	免許自主返納者	23	22	24	27	5.1%	5.4%	6.2%	7.6%
	その他割引適用者	7	6	6	6	1.6%	1.5%	1.6%	1.7%
	一般利用者	252	235	212	199	56.4%	58.2%	54.8%	56.4%
	合計	447	404	387	353	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
利用者数（延べ利用回数）（人）		平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
	障害者手帳所持者	4,355	3,517	3,260	2,309	41.1%	36.5%	33.4%	28.1%
	要支援・要介護者	823	724	1,125	1,000	7.8%	7.5%	11.5%	12.2%
	免許自主返納者	657	695	831	848	6.2%	7.2%	8.5%	10.3%
	その他割引適用者	249	383	304	333	2.3%	4.0%	3.1%	4.1%
	一般利用者	4,515	4,324	4,247	3,732	42.6%	44.8%	43.5%	45.4%
	合計	10,599	9,643	9,767	8,222	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
1人当たり利用回数（回／人）		平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度				
	障害者手帳所持者	29.4	28.8	26.7	23.8				
	要支援・要介護者	48.4	38.1	48.9	41.7				
	免許自主返納者	28.6	31.6	34.6	31.4				
	その他割引適用者	35.6	63.8	50.7	55.5				
	一般利用者	17.9	18.4	20.0	18.8				
	合計	23.7	23.9	25.2	23.3				

(ｲ) 移動実態の分析

ⅰ. まちなか行き便・お帰り便の利用者数

まちなか行き便・お帰り便別に利用者数をみると、お帰り便の利用者数が多い傾向にありますが、概ね一致しており、利用者は往復利用する傾向にあると推測されます。

図表 30 便別ふれあいコスモス号の利用者（左：まちなか行き便、右：お帰り便）

	平成30年度		令和元年度		令和2年度	
	利用者数	割合	利用者数	割合	利用者数	割合
まちなか行き便	4,758	44.6%	4,713	44.6%	3,853	44.3%
お帰り便	5,217	48.9%	5,072	48.0%	4,026	46.3%
判定不能	689	6.5%	783	7.4%	821	9.4%
合計	10,664	100.0%	10,568	100.0%	8,700	100.0%

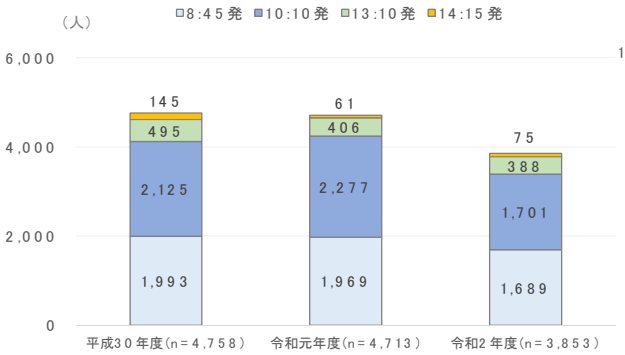
※まちなか行き便、お帰り便は乗降車場所から分類している。乗降車場所がともに目的地（信越病院、商業施設、駅、バス停など）となっているなどデータから行き便/お帰り便の判定が不能なものは集計に加えていない。

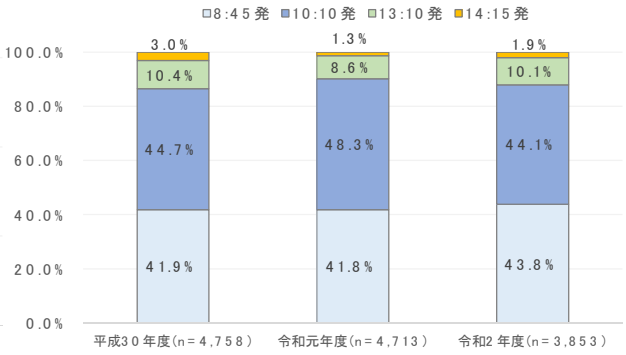
ⅱ. 便別利用者数

便別に利用者数をみると、まちなか行き便は午前中の便の利用が多く、午後の便の利用は少なくなっています。特に 14:15 発便の利用者は 1.9%（令和 2 年度）と非常に少なくなっています。（図表 31）

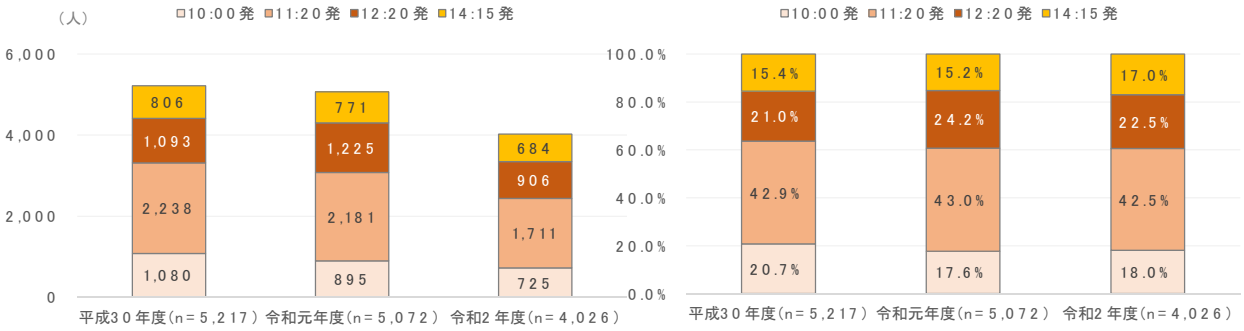
一方、お帰り便は 11:20 発便の利用が多く、次いで 12:20 発便、10:00 発便が続きます。14:15 発便の利用は他の便よりも少なくなっていますが、17.0%（令和 2 年度）あり、「帰り」については利用する便が分散していることがわかります。（図表 32）

図表 31 便別まちなか行き便の利用者（左：利用者数、右：割合）





図表 32 便別お帰り便の利用者（左：利用者数、右：割合）



iii. OD 別便別利用者数

図表 33、図表 34 は、令和 2 年度のまちなか行き便、お帰り便の 1 日当たりの利用者数を便別、車両別に OD 表[6]にまとめたものです。

まちなか行き便は、どの便も各地区から信越病院や町役場、黒姫駅がある柏原地区と商業施設がある古間地区への利用が多くなっています。お帰り便は、柏原地区、古間地区から各地区への帰宅利用となっています。

ふれあいコスモス号は 6 車両で運行を行っていますが、便や車両によっては乗車人数が 1.0 人を割り込んでいる便・車両があることから、効率化を図っていく必要があります。

6 OD 表：出発地（Origin）から到着地（Destination）に向けてどのくらいの利用者がいるのかを整理した表です。図表 33 を例にすると、発車時刻 8:45 の便において、古海で乗車し、柏原で降りた人が 1 日当たり 0.3 人/日いたということが把握できるようになっています。

図表 33 まちなか行き便の便別 OD 表（令和 2 年度　1 日当たり利用者数）

発車時刻	乗車地区	降車地区 古海	熊坂	野尻	柏原	平岡	大井	穂波	古間	富濃	荒瀬原	妙高	合計	担当車両	担当車両毎の合計
8:45	古海	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	1号車	2.2
	熊坂	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2		
	野尻	0.0	0.0	0.0	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.6		
	柏原	0.0	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	2、3	1.2
	平岡	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	4号車	0.5
	大井	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	5号車	0.8
	穂波	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2		
	古間	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	6号車	1.6
	富濃	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6		
	荒瀬原	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4		
	合計	0.0	0.0	0.0	6.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	6.2		
10:10	古海	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	1号車	1.9
	熊坂	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
	野尻	0.0	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	1.5		
	柏原	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	1.7	2号車	1.7
	平岡	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	3号車	2.5
	大井	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4		
	穂波	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3		
	古間	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.8		
	富濃	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.5		
	荒瀬原	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.4		
	合計	0.0	0.0	0.0	4.9	0.0	0.0	0.0	1.3	0.0	0.0	0.0	6.2		
13:10	古海	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.2	1号車	0.5
	熊坂	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
	野尻	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2		
	柏原	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.4	2号車	0.4
	平岡	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5号車	0.1
	大井	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1		
	穂波	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
	古間	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.3	6号車	0.4
	富濃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1		
	荒瀬原	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
	合計	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.0	0.0	1.4		
14:15	古海	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2号車	0.1
	熊坂	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
	野尻	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1		
	柏原	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	5号車	0.1
	平岡	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
	大井	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
	穂波	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1		
	古間	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6号車	0.1
	富濃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
	荒瀬原	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
	合計	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3		
合計	古海	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.9		
	熊坂	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3		
	野尻	0.0	0.0	0.0	2.9	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	3.4		
	柏原	0.0	0.0	0.0	2.5	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	3.3		
	平岡	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7		
	大井	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	1.1		
	穂波	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5		
	古間	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	1.7		
	富濃	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	1.2		
	荒瀬原	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.9		
	合計	0.0	0.0	0.0	11.7	0.0	0.0	0.0	2.3	0.1	0.0	0.0	14.1		

※乗降場所が「県道」など乗降地区が判定できないデータは集計から除いています。

図表 34 お帰り便の便別 OD 表（令和 2 年度　1 日当たり利用者数）

発車時刻	乗車地区	降車地区 古海	熊坂	野尻	柏原	平岡	大井	穂波	古間	富濃	荒瀬原	妙高	合計
10:10	古海	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	熊坂	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	野尻	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	柏原	0.1	0.5	0.7	0.4	0.2	0.2	0.1	0.1	0.2	0.1	0.0	2.6
	平岡	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	大井	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	穂波	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	古間	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	富濃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	荒瀬原	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	妙高	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	合計	0.1	0.5	0.7	0.4	0.2	0.2	0.1	0.1	0.2	0.2	0.0	2.7
	担当車両	4号車			5号車				6号車				
	担当車両毎の合計	1.3			0.9				0.5				
11:20	古海	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	熊坂	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	野尻	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	柏原	0.2	0.1	1.1	1.2	0.3	0.5	0.2	0.6	0.5	0.4	0.0	5.0
	平岡	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	大井	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	穂波	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	古間	0.0	0.0	0.4	0.5	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	1.2
	富濃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	荒瀬原	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	妙高	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	合計	0.3	0.1	1.5	1.7	0.3	0.5	0.3	0.6	0.5	0.5	0.0	6.3
	担当車両	1号車			2号車	3号車			4号車				
	担当車両毎の合計	1.9			2.8	1.1			1.7				
12:20	古海	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	熊坂	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	野尻	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	柏原	0.2	0.0	1.0	0.7	0.1	0.2	0.1	0.3	0.3	0.1	0.0	3.1
	平岡	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	大井	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	穂波	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	古間	0.0	0.0	0.2	0.3	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.6
	富濃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	荒瀬原	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	妙高	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	合計	0.2	0.0	1.1	1.0	0.1	0.2	0.1	0.4	0.3	0.1	0.0	3.7
	担当車両	1号車			2号車	3号車			4号車				
	担当車両毎の合計	1.4			1.5	0.5			0.8				
14:15	古海	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	熊坂	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	野尻	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	柏原	0.1	0.0	0.4	0.1	0.0	0.5	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	1.4
	平岡	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	大井	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	穂波	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	古間	0.2	0.0	0.2	0.3	0.0	0.1	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	1.0
	富濃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
	荒瀬原	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	妙高	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	合計	0.3	0.0	0.6	0.4	0.0	0.6	0.1	0.3	0.1	0.0	0.0	2.5
	担当車両	1号車			5号車				6号車				
	担当車両毎の合計	0.9			1.2				0.5				
合計	古海	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	熊坂	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	野尻	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	柏原	0.7	0.6	3.1	2.5	0.6	1.4	0.4	1.1	1.0	0.7	0.0	12.2
	平岡	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	大井	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	穂波	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	古間	0.2	0.0	0.8	1.0	0.0	0.1	0.2	0.4	0.0	0.1	0.0	2.9
	富濃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1
	荒瀬原	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	妙高	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	合計	0.9	0.7	3.9	3.5	0.7	1.5	0.6	1.5	1.1	0.8	0.0	15.1

iv.　行き先

ふれあいコスモス号の降車場所をみると柏原地区、古間地区に集中しています。柏原地区では信越病院、丸山歯科医院、信濃町役場が多くなっています。古間地区では商業施設が多くなっています。

図表 35 ふれあいコスモス号の降車場所（令和 2 年度、上位 20 位）

地区	降車場所	人数
柏原	信越病院	2,258
3,366	丸山歯科医院	216
	信濃町役場	170
	黒姫駅	140
	児玉歯科医院	140
	ながの農協信濃町支所	117
	八十二銀行	102
	信濃町郵便局	70
	総合会館	34
	新井信用金庫	32
	野尻湖タクシー(元杉山金物店)	32
	オプトコバヤシ	30
	サロンド･ユキ美容院	25
古間	マツモトキヨシ古間店	201
600	第一スーパー	173
	セブンイレブン古間店	92
	コメリハード&グリーン	64
	ファッションセンターしまむら	38
	古間郵便局	32
妙高	妙高高原駅	31

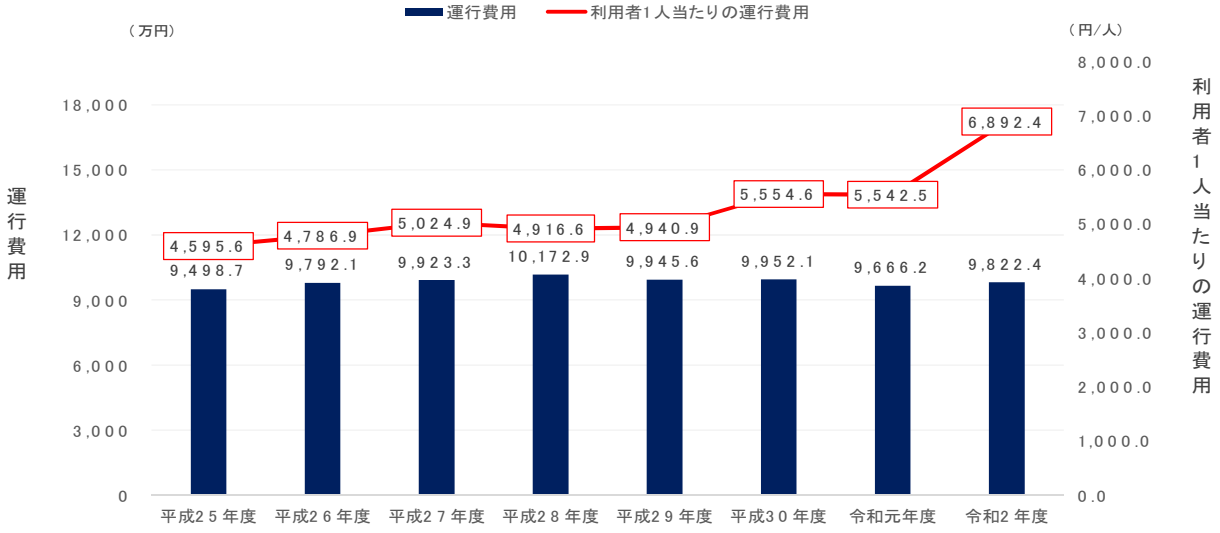
※まちなか行き便の降車場所を集計した結果である

3　地域公共交通の運行費用

1) 地域公共交通（朝夕路線バス・国道線・ふれあいコスモス号）全体の運行経費

図表 36 に朝夕路線バス・国道線・ふれあいコスモス号の運行費用をまとめたものです。運行費用は年間 1 億円前後で推移し、大きく変化していません。しかし、利用者数が減少しているため、利用者 1 人当たりの費用は増加傾向にあり、令和 2 年度は 6,892.4 円/人となっています。なお、スクール便が運行している朝夕路線バスにおいて、小中学生の通学利用者数は含まれていません。そのため、小中学生の利用者数を含めた実際の 1 人当たりの運行費用は上記より抑えられています。

図表 36 朝夕路線バス・国道線・ふれあいコスモス号の運行費用の推移



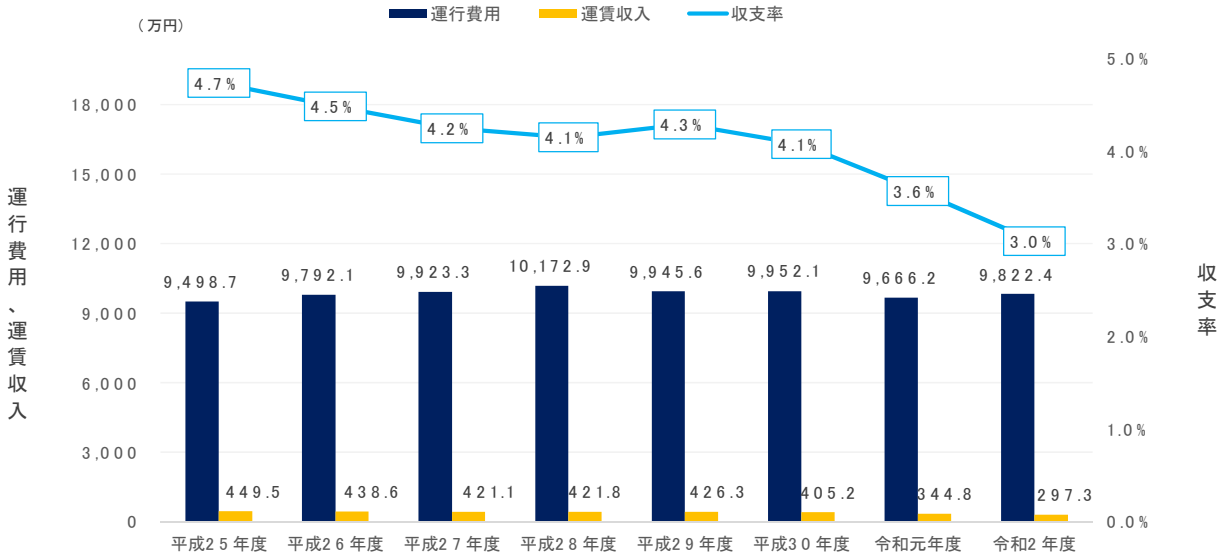
■補足：運行費用の内訳

全体の運行費用は運行委託料、デマンドシステム使用料、オペレーター人件費、共済費、通信運搬費、備品費からなります。 運行委託料の一部、共済費、通信運搬費、備品費が一体的に集計されているため、朝夕路線バス・国道線の運行費用を分けて集計することができません。 後述するふれあいコスモス号の運行費用については、運行委託費、デマンド使用料、オペレーター人件費を集計対象とし、推計しました。 観光シャトルバス、観光タクシー助成制度はそれぞれ運行費用、事業費が独立しているため、それぞれの費用を対象としています。

2) 地域公共交通（朝夕路線バス・国道線・ふれあいコスモス号）全体の収支

運賃収入は平成 30 年度まで 400 万円前後で推移していましたが（図表 37）、令和元年度から減少し、令和 2 年度には 297.3 万円となっています。収支率は 4～3%台と非常に低く、大幅な効率化が求められます。

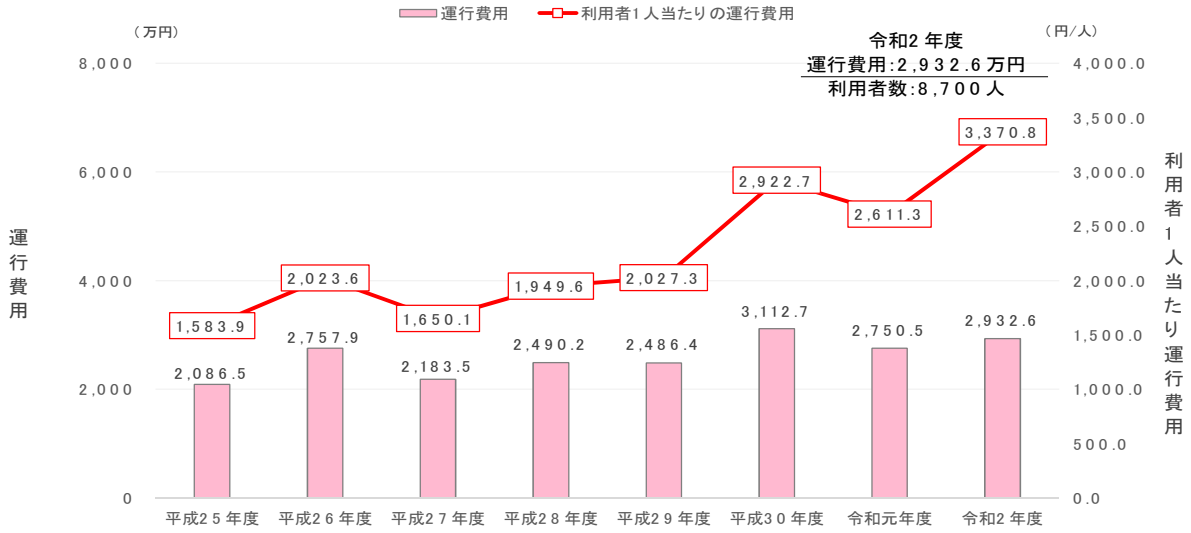
図表 37 朝夕路線バス・国道線・ふれあいコスモス号の運行費用と収支率の推移



3) ふれあいコスモス号の運行経費の推計及び収支

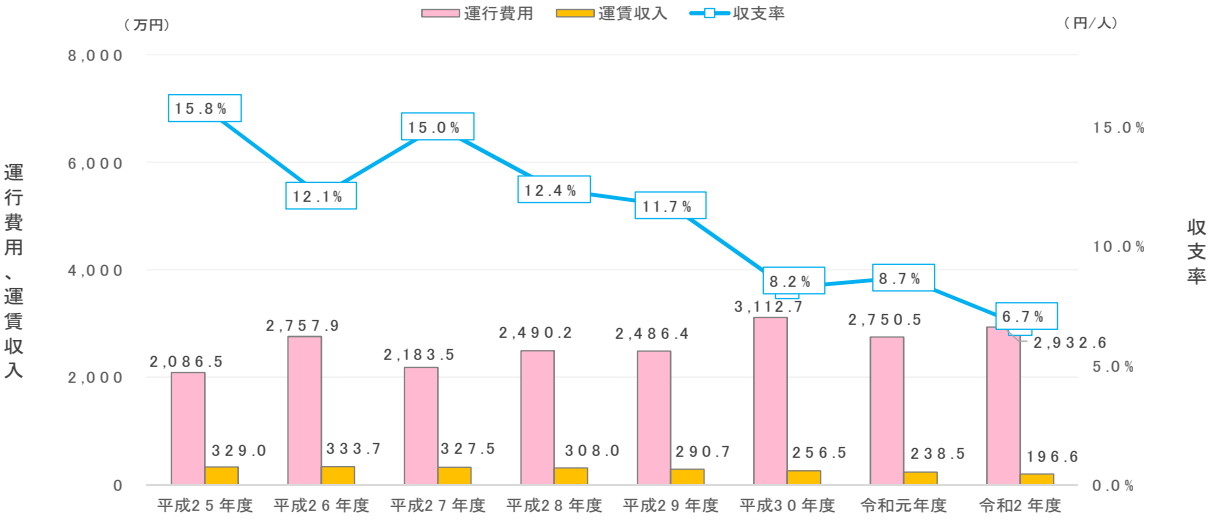
図表 38はふれあいコスモス号の運行費用（推計[7]）の推移をまとめたものです。運行費用は2,000 万円から 3,100 万円程度で推移しています。主に年度ごとの運行事業者の委託費の増減が大きく影響しています。利用者が減少しているため、1 人当たりの運行費用は増加傾向で、令和 2 年度は 3,370.8 円/人となっています。信越病院から野尻湖、穂波、黒姫高原までのタクシー運賃が 3,000 円程度であることを踏まえると、高額になっていると言えます。

図表 38 ふれあいコスモス号の運行費用の推移



図表 39 はふれあいコスモス号の運行費用と収支率の推移をまとめたものです。運賃収入は平成 26 年度をピークに減少しており、令和 2 年度には 196.6 万円となっています。これに伴い、収支率も低下しており、令和 2 年度には 6.7%と低い水準になっています。

図表 39 ふれあいコスモス号の運行費用と収支率の推移



7 長電バス委託分について、朝夕路線バス、国道線、ふれあいコスモス号と分けることができない。そのためここでは、野尻湖タクシーの運行委託費を 6 倍（6 台の車両を運行するのにかかる費用）した値とシステム使用料をふれあいコスモス号の運行に係る費用とした

4　観光客向けの公共交通の利用者数、費用、収支

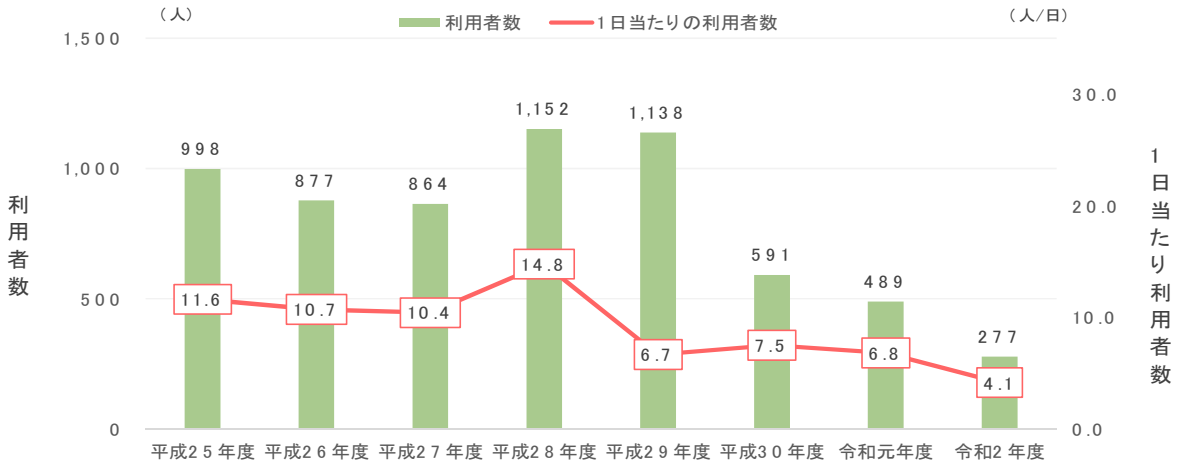
1) 観光シャトルバス

(a)　利用状況

観光シャトルバスは、平成 28 年度、平成 30 年度に運行期間、便数の変更を行っているため、平成 27 年度以前、平成 29 年度以前と平成 30 年度以降の利用者数を比較することができません。

利用者数は、運行期間を短縮した平成 30 年度以降は減少しており、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた令和 2 年度は 277 人と令和元年度の 489 人から 43.3%減少しています。1 日当たり利用者も減少しており令和 2 年度は 4.1 人/日と令和元年度の 6.8 人/日から 2.7 人/日減少しています。

図表 40 観光シャトルバスの利用者数の推移

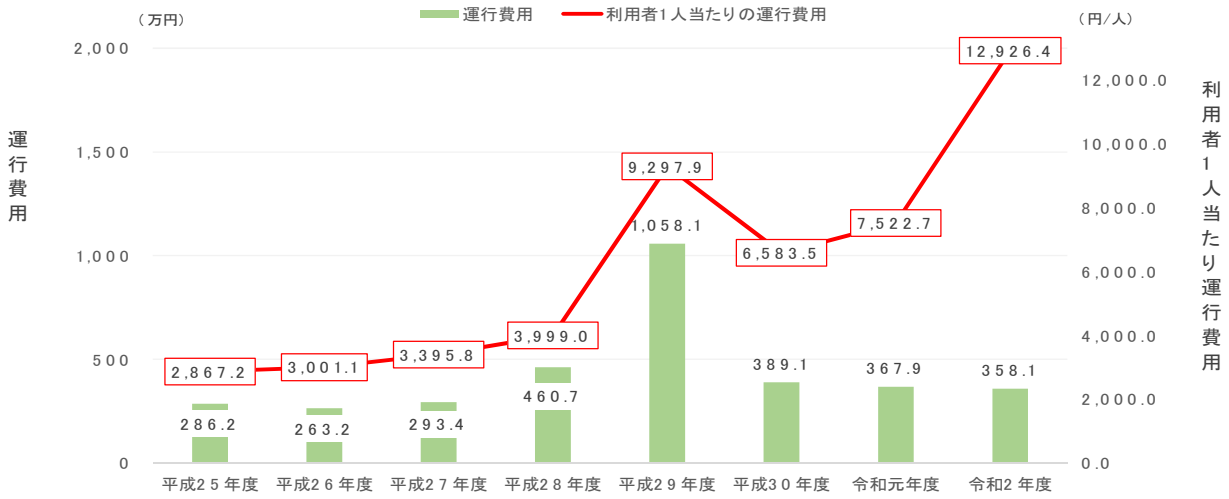


(b)　収支

観光シャトルバスの運行費用は平成 29 年度に大きく増加して以降は、運行期間の短縮により減少し、令和 2 年度は 358.1 万円です。

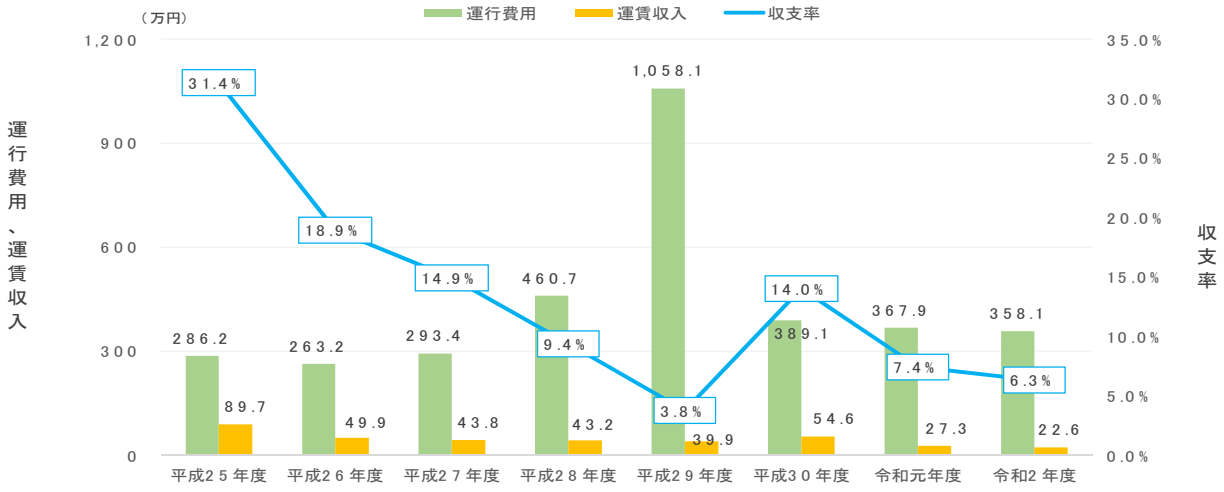
利用者数が減少しているため利用者 1 人当たりの運行費用は増加しており、令和 2 年度は 12,926.4 円/人と非常に割高になっています。

図表 41 観光シャトルバスの運行費用



図表 42 は観光シャトルバスの運行費用と収支率をまとめたものです。運賃収入は平成 25 年度に 89.7 万円だったものの、その後平成 29 年度までは 40 万円前後でした。さらに、令和 2 年度には 22.6 万円まで減少しています。収支率は運行縮小前の平成 29 年度まで低下し、平成 30 年度に上昇したものの、再び低下に転じ、令和 2 年度には 6.3%となっています。

図表 42 観光シャトルバスの収支



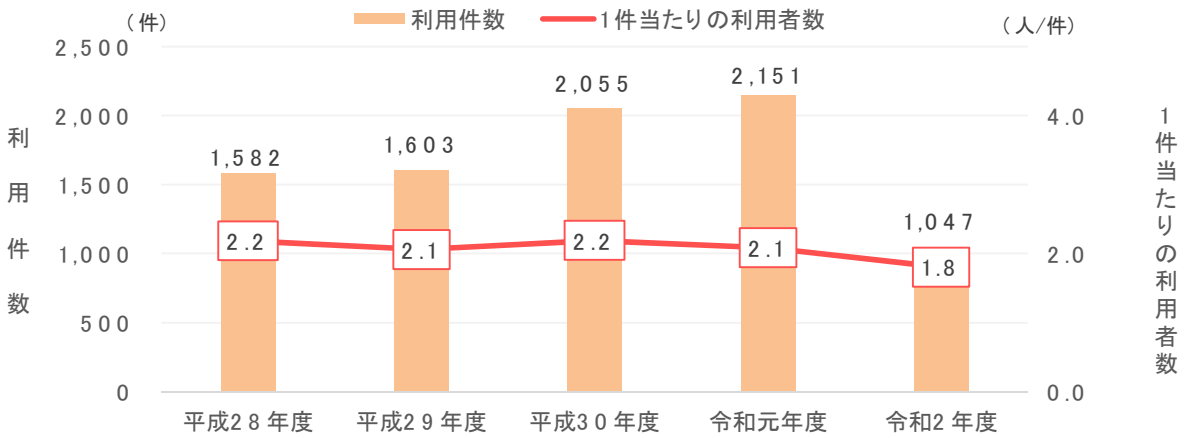
3) 観光タクシー助成制度

(a) 利用状況

観光客の二次交通対策として、公共交通で本町を訪れた観光客に対して、町内の移動におけるタクシーの初乗り料金への助成をしています。

平成 29 年度以降は利用件数の増加が続いており、令和元年度で 2,151 件の利用がありましたが、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、1,047 件（51.3%減）と大きく減少しました。

図表 43 観光タクシー助成制度利用件数の推移

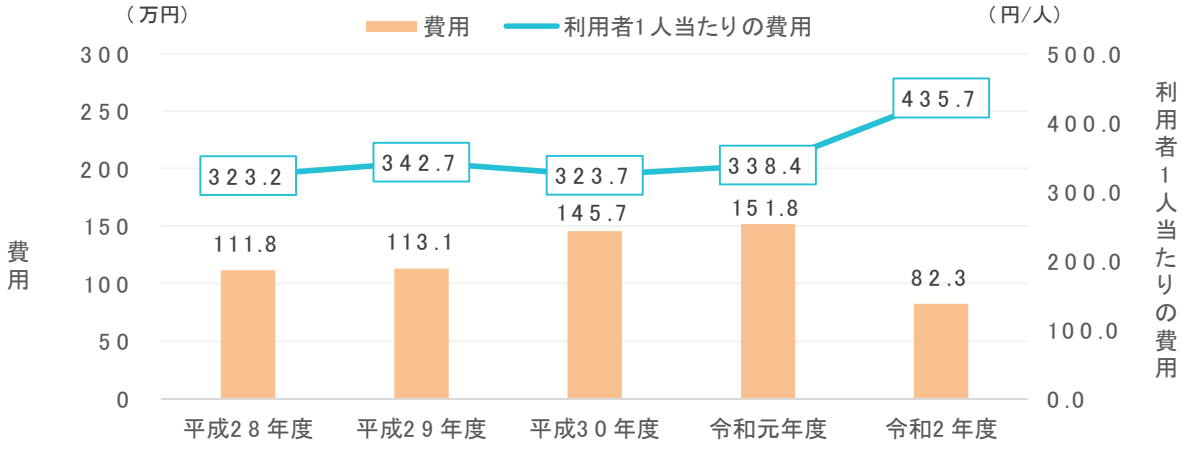


(b) 収支

観光タクシー助成制度の費用の推移をみると、タクシーの初乗り運賃を助成する制度であるため利用件数が多くなるほど費用は高くなっています。利用件数が増加するにつれて費用も増加し、令和元年度の費用は 151.8 万円となりました。令和 2 年度には利用者が半減したため 82.3 万円となっています。

利用者 1 人当たりの費用としては、2 人以上で乗り合っていた令和元年度までは 330 円/人前後で推移していましたが、乗合での利用が減少した令和 2 年度は 435.7 円/人となっています。観光シャトルバスに比べて大幅に輸送効率がよいと言えます。

図表 44 観光タクシー助成制度の費用の推移



5 地域公共交通に関するその他のサービス

地域公共交通に関するその他のサービスは下記のとおりです。

1) 免許返納者、障がい者等割引

免許自主返納者、障がい者、要介護認定者、生活保護受給者等が路線バス、ふれあいコスモス号を利用する場合、割引運賃を適用しています。

2) 福祉タクシー利用券及び福祉バス・デマンドタクシー回数券助成制度

社会参加の促進及び通院等の便宜を図ることを目的として、75 歳以上の町民、障がい者に対して、タクシー・路線バス、ふれあいコスモス号の回数券を、民生委員を通じて一定枚数配布しています。

6　小括

・町内では鉄道、朝夕路線バス、国道線、ふれあいコスモス号が運行しており、主に小中学校の登下校、高齢者の日常生活の移動、町外への通勤・通学、通院などに対応しています。
・なお、朝夕路線バスは小中学校の登校・下校に対応することを主目的に設計されています。
・現行の公共交通では、高齢者の日中の町内の移動（信越病院等町内の医療機関への通院、古間地区の商業施設への移動）、町外への通院移動などは十分に確保されています。
・町外（主に長野方面）への通勤・通学についても、朝夕路線バスと北しなの線を乗り継ぐことで可能になっています。しかし、朝夕路線バスの運行時間が限られているため、その機会は限られており、朝夕路線バスを利用した通勤・通学はほぼ見られません。
・朝夕路線バス、国道線、ふれあいコスモス号のいずれにおいても利用者数は減少傾向です。
・網形成計画を策定した平成 28 年度と令和 2 年度の利用者数を比べると、朝夕路線バスは 19.1%、国道線は 25.3%、ふれあいコスモス号は 31.9%と大きく減少しています。
・朝夕路線バスの一般利用者は非常に少なく、すべての路線で 1 日 6 人以上（平均 1 便 1 人以上）利用されている路線はない状況です。また、1 日の利用者が 2 人未満とほとんど利用されていない路線もあり、見直しが必要です。
・国道線の利用者も低調で令和 2 年度には 1 便当たりの利用者数が 1 人を割り込んでいます。しかし、便によっては飯綱病院への通院、地域活動支援センターへの通所などに使われており、1 便当たり 2～3 人程度となっています。
・一方、観光客利用を想定した便においてはほぼ利用がなく、見直しが必要と言えます。
・ふれあいコスモス号は新規登録者、実利用者ともに減少傾向にあり、新たに利用しようとする者を増やしていく必要があります。
・ふれあいコスモス号利用者の 4 割程度が障害者手帳所持者や要支援・要介護認定者となっており、社会福祉制度対象者の移動を一定数担っています。
・ふれあいコスモス号の便・車両毎の利用状況を見ると、1 便 1 車両当たりの利用者が 1 人を割り込む場合もあり、便・車両の効率的な配置が求められます。
・朝夕路線バス・国道線・ふれあいコスモス号の運行費用は年間 1 億円程度となっています。
・また、令和 2 年度においては小中学生の通学利用を含めない利用者 1 人当たりの運行費用は 6892.4 円/人と非常に高くなっています。また、収支率は 3.0%と非常に低く、効率化を図っていくことが必須と言えます。
・ふれあいコスモス号の運行費用を推計すると 2,000 万円から 3,100 万円で推移しています。1 人当たりの運行費用は増加傾向で、令和 2 年度は 3,370.8 円/人とタクシー運賃とほぼ同程度です。収支率は 7.4%となっています。
・さらに、今後、車両更新やデマンドタクシー予約システムの入替えなど、公共交通に係る一時的な費用が増加することが見込まれています。
・観光客への移動支援として、観光シャトルバス、観光タクシー助成制度を実施しています。
・観光シャトルバスは、利用者 1 人当たりの運行費用が 12,926.4 円/人と非常に高く、廃止も含めて、見直しが必要です。

３　公共交通利用者に対するアンケート調査結果

本節では、「移動と公共交通に関する意識アンケート調査」結果から町民の移動実態を整理します。調査の実施概要を図表 45 に示します。

図表 45　移動と公共交通に関する意識アンケート調査の実施概要

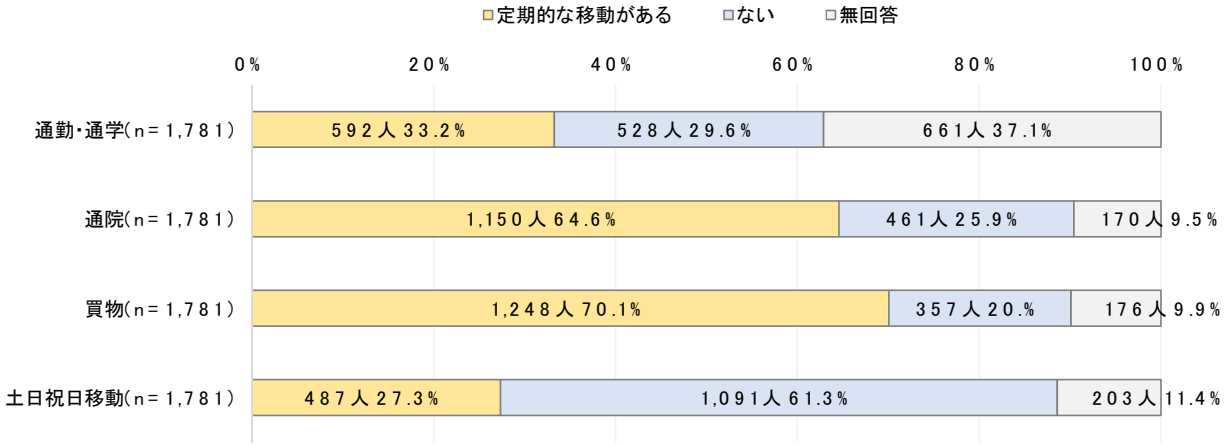
調査対象：	満 15 歳以上の本町の在住者
配布数：	1,500 世帯（内、引越等による無効が 22 件） ※65 歳以上の町民が含まれる世帯を優先して抽出した。 ※調査票は 1 世帯当たり 4 名回答できるものとした。
配布・回収方法：	郵送による配布・回収
回答期間：	令和 3 年 9 月 6 日から 9 月 21 日
回答件数：	955 件（回答率 64.6%）
有効票数：	924 件（有効回答率 62.5%）
回答者数：	1,781 人

1　町民全体の移動

1)　移動目的別定期的な移動の有無

町民の定期的な移動の有無を移動目的別にみると、定期的な移動があるのは通勤・通学で 33.2%、通院で 64.6%、買物で 70.1%、土日祝日移動で 27.3%となっています。

図表 46　移動目的別定期的な移動の有無



2) 移動目的別移動先

町民の主な移動先は、町内が 50.1%、長野市が 29.0%、飯綱町が 8.6%となっています。

（※）移動先を目的別にみると、通勤・通学、土日祝日の移動は長野市がもっとも多く、次いで、町内が続きます。通院と買物の移動では町内がもっとも多く、次いで、長野市が続きます。

図表 47　移動目的別移動先

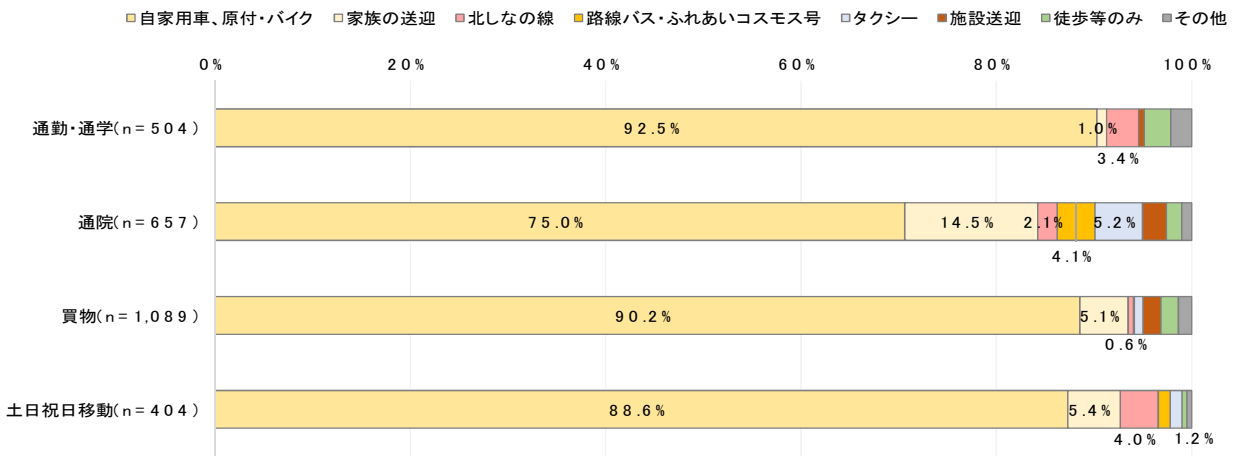
市町村	通勤・通学	通院	買物	土日祝	合計	割合
信濃町内	156	348	673	91	1,268	50.1%
長野市	167	163	227	177	734	29.0%
飯綱町	29	171	5	12	217	8.6%
中野市	22	14	66	37	139	5.5%
飯山市	4	0	28	12	44	1.7%
妙高市	12	4	28	21	65	2.6%
その他	24	8	15	15	62	2.5%
合計	414	708	1,042	365	2,529	100.0%

※ここでは便宜的に、回答者数を行き先へのトリップ（移動回数）とした。なお、回答においてはトリップが発生した期間を定めなかったため、どの期間内に発生したトリップか定かでない。

3) 移動目的別移動手段

主な交通手段はどの移動も「自家用車等、原付・バイク」がもっとも多くなっています。「北しなの線」、「路線バス・ふれあいコスモス号」は、通勤・通学、通院でわずかに利用がみられます。

図表 48　移動目的別移動手段



2　交通不便者の移動

1)　交通不便者の割合

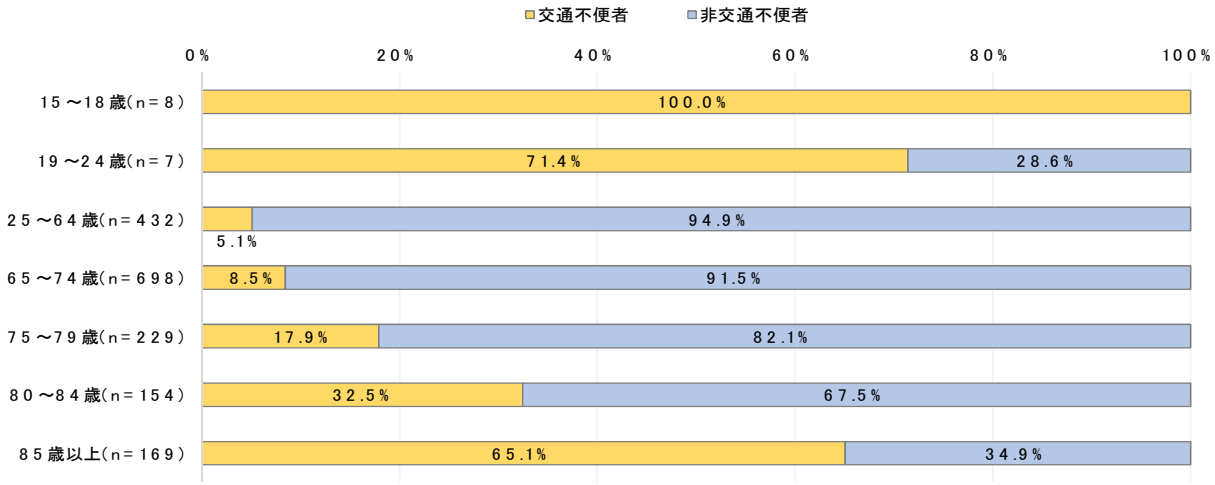
自由に使用できる移動手段を持たない者を交通不便者とします。

本町における交通不便者の割合は 17.3%です。年代別にみると、学生が含まれる 15 歳から 24 歳、75 歳以上では全体よりも交通不便者の割合が高くなっています。

図表 49　交通不便者の割合

	度数	割合
交通不便者	295	17.3%
非交通不便者	1,412	82.7%
合計	1,707	100.0%

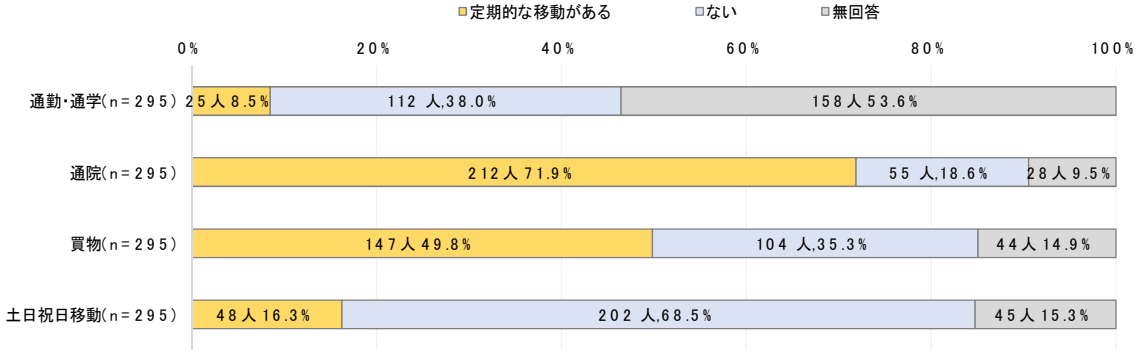
図表 50　年代別交通不便者の割合



2)　交通不便者の移動

定期的な移動を移動目的別にみると、通勤・通学では 8.5%、通院では 71.9%、買物は 49.8%、土日祝日移動では 16.3%となっています。

図表 51　移動目的別定期的な移動の有無（交通不便者のみ）



3) 交通不便者の移動先

交通不便者の主な移動先は、町内が 67.6%、長野市が 20.9%、飯綱町が 5.2%となっており、町民全体の移動と概ね同様の傾向を示しています。

移動先を目的別にみると、通勤・通学、土日祝日の移動は長野市が多く、次いで、町内が続きます。通院と買物は町内がもっとも多く、次いで、長野市が続きます。

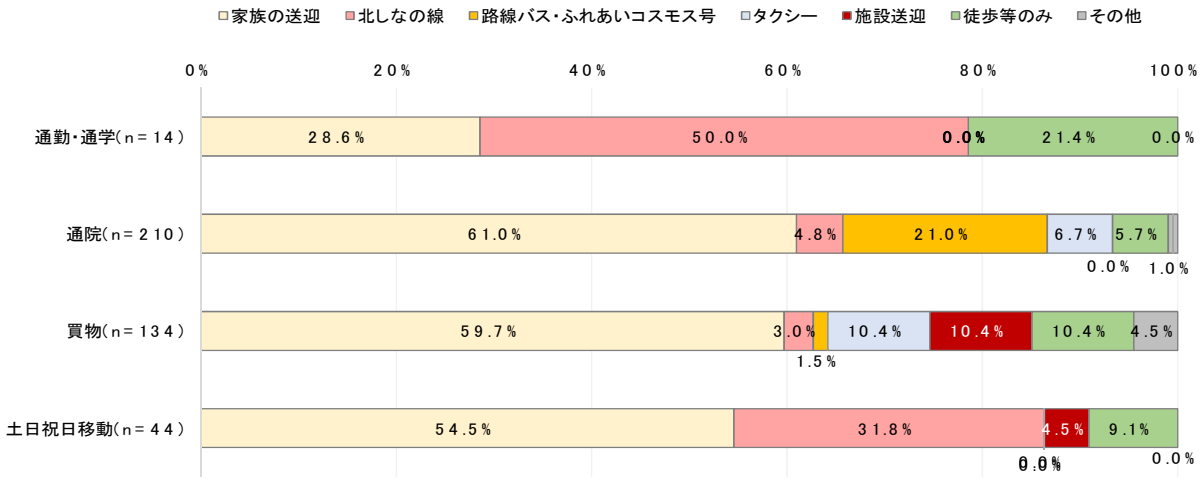
図表 52　移動目的別移動先（交通不便者のみ）

市町村	通勤・通学	通院	買物	土日祝	合計	割合
信濃町内	3	100	85	6	194	67.6%
長野市	10	20	16	14	60	20.9%
飯綱町	0	13	0	2	15	5.2%
中野市	1	1	3	1	6	2.1%
飯山市	1	0	3	0	4	1.4%
妙高市	0	1	4	1	6	2.1%
その他	0	0	1	1	2	0.7%
合計	15	135	112	25	287	100.0%

4) 交通不便者の移動目的別移動手段

主な交通手段は通勤・通学では「北しなの線」、通院、買物、土日祝日移動では「家族送迎」がもっとも多くなっています。「公共交通（北しなの線と路線バス・ふれあいコスモス号）」の利用は、通勤・通学で 50.0%、通院で 25.8%、買物では 4.5%、土日祝日移動は 31.8%です。

図表 53　移動目的別移動手段（交通不便者のみ）



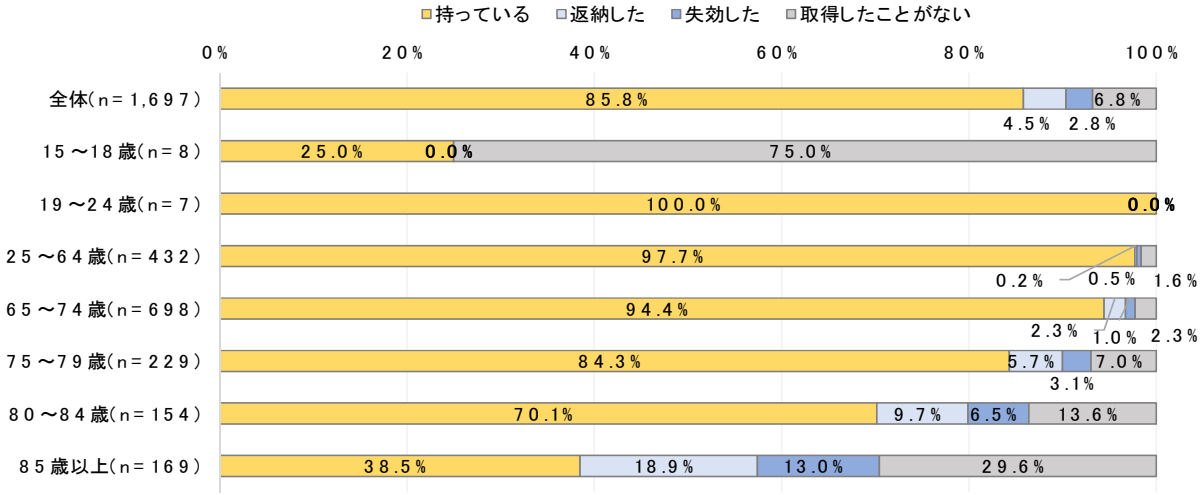
3　運転免許の保有と返納に対する意識

1)　運転免許保有率

本町における運転免許の保有率は 85.8%です。

年代別にみると 65 歳以上から保有率は低下しています。一方、75 歳以上で「返納した」「失効した」割合が上昇しており、自家用車を自由に使えない、いわゆる交通不便者が増加しています。

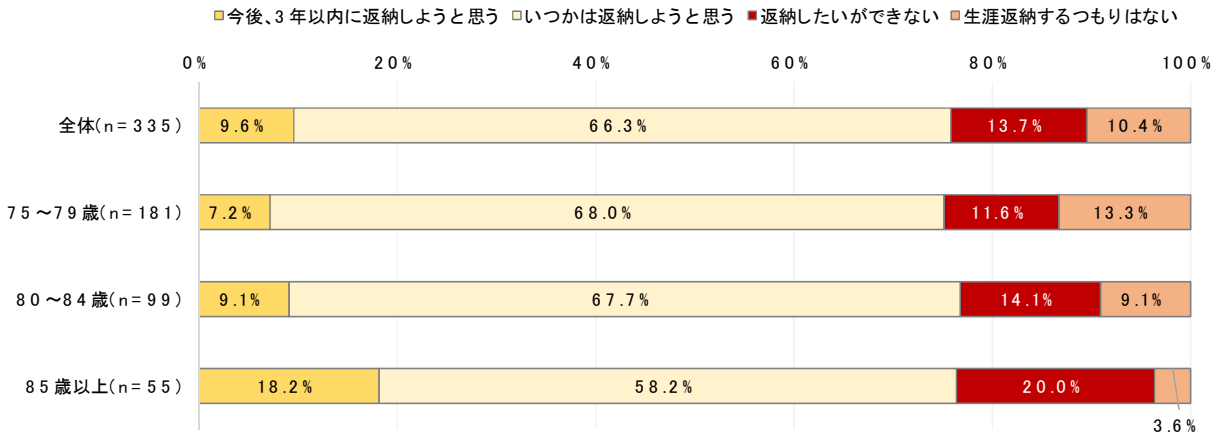
図表 54　年代別運転免許の保有率



2)　運転免許の返納意向

75 歳以上の運転免許保有者の返納意向は「今後、3 年以降に返納しようと思う」が 9.6%、「いつかは返納しようと思う」が 66.3%、「返納したいができない」が 13.7%、「生涯返納するつもりはない」が 10.4%です。免許返納を検討している人（「今後、3 年以降に返納しようと思う」、「いつかは返納しようと思う」の合計）が 75.9%となっています。これらの人は免許返納後、交通不便者になる可能性があります。

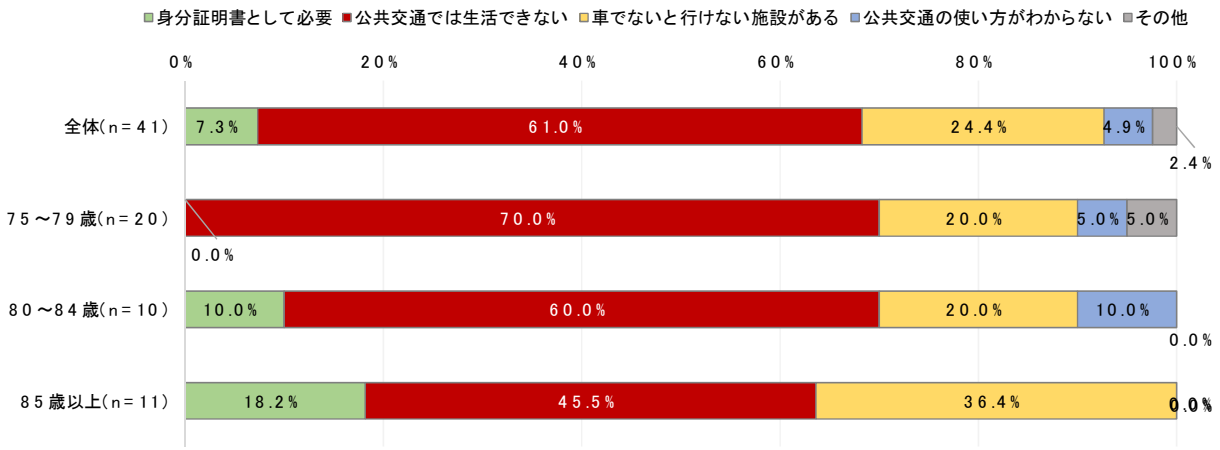
図表 55　運転免許の返納意向（75 歳以上の運転免許保有者のみ）



5) 運転免許を返納できない理由

「返納したいができない」、「生涯返納するつもりはない」と回答した理由としては「公共交通では生活できないから」が 61.0%ともっとも多くなっています。公共交通は町内で暮らし続けられるように整備されていますが、免許を返納できない（＝自家用車から公共交通に転換できない）と考えている高齢者が一定数いることを示しています。

図表 56　運転免許を返納できない理由
（「返納したいができない」、「生涯返納するつもりはない」と回答した人のみ）



4　小括

- 町民の主な移動先は、町内（50.1%のトリップ）、長野市（29.0%のトリップ）、飯綱町（8.6%のトリップ）です。
- 自家用車など自分が自由に移動できる手段を持たない交通不便者の割合は 17.3%です。
- 交通不便者は「家族送迎」への依存度が高く、通院では 61.0%、買物では 59.7%が家族送迎に頼っている状況です。
- 一方、公共交通の利用率は通院で 25.8%、買物で 4.5%となっています。
- 本町における運転免許保有率は 85.8%です。
- 75 歳以上の運転免許保有者の 75.9%は免許返納意向があり、これらの人は免許返納後、交通不便者になる可能性があります。

４　公共交通以外の輸送資源

本町において公共交通以外に運行されている輸送資源（移送サービス）を整理します。

スクールバスは朝夕路線バスと路線が重複し、非効率となっている箇所があるため、棲み分けを検討する必要があります。

お買い物送迎バスは第一スーパー古間店への買物目的の移動に特化した移送サービスです。町内を８つのエリアに分け、それぞれを週１回、運行する形態となっています。

黒姫駅－タングラム斑尾線は、タングラム斑尾、黒姫駅、第一スーパー古間店を結ぶ定時定路線です。

長野駅－タングラム斑尾線、飯山駅-タングラム斑尾線はスキーシーズンの観光客に対応する季節運行の路線バスで、お買い物送迎バスは運行頻度が限られていること、黒姫駅－タングラム斑尾線は運行範囲が限られていること、長野駅－タングラム斑尾線、飯山駅－タングラム斑尾線は季節運行となっており、公共交通に組み込むことが難しくなっています。

図表 57 公共交通以外の輸送資源

No.	サービス名	運行主体	運行内容				
			運行形態		運行曜日	便数	その他
1	スクールバス	教育委員会	自家用無償運送	定時定路線	小中学校登校日	－	朝夕路線バス（黒姫高原・瑞穂線）と路線が重複する箇所がある
2	お買物送迎バス	第一スーパー古間店	自家用無償運送	定時定路線	月、火、木、金曜	1日2便(2往復)	町を8つのエリアに分け、週1回、1往復ずつ運行する 概ね10:00から13:00に運行している
3	黒姫駅－タングラム斑尾線	東急リゾーツ＆ステイ	自家用有償運送	定時定路線	毎日	1日6便（6往復）	季節によって運行時間が異なるが、概ね8:00から17:30に運行している
4	長野駅－タングラム斑尾線		自家用有償運送	予約制定時定路線	予約があったとき	1日4便（2往復）	季節運行 前日までに予約が必要である。
5	飯山駅-タングラム斑尾線		自家用有償運送	定時定路線	毎日	1日6便（3往復）	季節運行

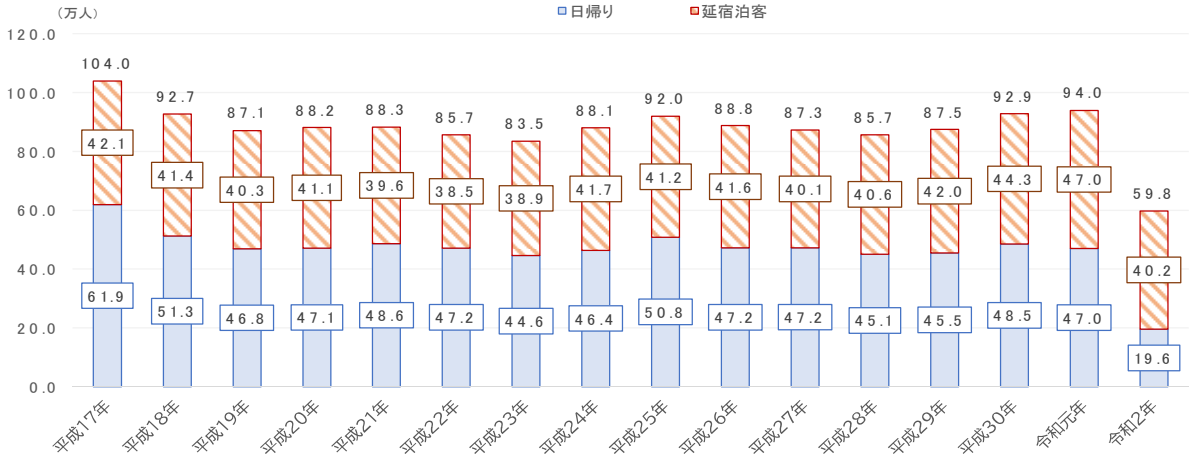
５　観光客数の推移

観光客数の推移をみると、平成 23 年までは減少傾向でしたが、その後、増減を繰り返し、令和元年には 94.0 万人となっていました。しかし、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて、令和 2 年には大きく減少し、59.8 万人となっています。

日帰り観光客が大きく減少した一方で、延宿泊客は 40 万人を維持しています。

対象者が異なるため参考となりますが、令和 2 年度の観光シャトルバスの利用者数は 277 人（図表 40）、観光タクシー助成制度利用件数は 1,047 件（図表 43）であったことから、観光客のうち観光シャトルバス、タクシーを利用している割合は 0.2%[8]程度と推察されます。

図表 58 観光客数の推移



出典：長野県観光利用統計調査

8 （観光シャトルバスの利用者数は 277 人+観光タクシー助成制度利用件数は 1,047 件）÷59.8 万人＝0.2%として推計した

第4章 現状と課題

1 地勢と施設の分布

・本町は、中央に平坦地が広がり、東西を山間部が囲む地勢となっています。
・町の中央平坦部に医療機関、商業施設があり、生活に必要な移動は概ね町内で完結します。しかし、通勤・通学やより高度な医療サービスを受けるために、長野市、飯綱町への移動が発生しています。
・北しなの線、路線バス国道線が運行し、幹線道路（国道 18 号線）が整備されており長野市、飯綱町へアクセスしやすい環境が整っています。

2 人口分布と今後の見込み

・本町の人口は、令和 2 年国勢調査時点で 7,738 人です。今後、人口は減少し続け、本計画の終了年である令和 8 年には 7,000 人程度となる見込みです。
・高齢化率は上昇し続けます。それにともない、単身高齢者世帯、高齢夫婦世帯も増加するため、交通不便者が増加することが見込まれます。
・人口の多くは平坦部に集中しています。地形と人口からみると、平坦部においては地域公共交通を効率的に運行しやすい地域です。
・今後、人口減少が進んでも人口の分布は変わらないと推計されています。このため、人口減少にともない移動量は減少するものの、交通不便者の自立した生活を確保していくためには、現在と同様の範囲で公共交通を維持していくことが求められます。

3 公共交通の整備状況

・本町では、しなの鉄道北しなの線、朝夕路線バス、国道線、ふれあいコスモス号、観光シャトルバスなどが運行しており、町民の生活に必要な移動に対応しています。
・しなの鉄道北しなの線は、広域の移動を担っています。
・朝夕路線バスは主に小中学生の登下校を担っています。小中学生の登下校に対応しているため、運行時間が短く、長野市への通勤・通学、通院の移動機会が限られています。
・国道線は、飯綱病院への通院、地域活動支援センターへの通所移動と日中の観光客の移動を担っています。
・ふれあいコスモス号は、日中の高齢者の通院、買物移動を担っています。

4 バス交通の利用状況と課題

4) 朝夕路線バス

・一般利用者は非常に少なく、すべての路線で 1 日 6 人以上（平均 1 便 1 人以上）利用されている路線はありません。また、1 日の利用者が 2 人未満とほとんど利用されていない路線もあり、見直しが必要です。

5) 国道線

・国道線の利用者も低調で令和 2 年度には 1 便当たりの利用者数が 1 人を割り込んでいま

す。

・飯綱病院への通院、地域活動支援センターへの通所などに利用されている便は、1 便当たり 2 から 3 人程度となっています。

・観光客利用を想定した黒姫高原直通便においてはほぼ利用がなく、見直しが必要と言えます。

6) ふれあいコスモス号

・ふれあいコスモス号は新規登録者、実利用者、延べ利用者数ともに減少傾向にあり、新たに利用しようとする者を増やしていく必要があります。

・ふれあいコスモス号は障害者手帳所持者や要支援・要介護認定者の福祉移送としての利用が一定数あります。

・ふれあいコスモス号の便、車両毎の利用状況を見ると、1 便 1 車両当たりの利用者が 1 人を割り込むものもあり、便、車両の効率的な配置が求められます。

7) 運行に関する経費

・朝夕路線バス、国道線、ふれあいコスモス号の運行費用は合計 1 億円前後になっています。

・小中学生の通学利用を除いた一般利用者の、1 人当たりの運行費用は 6,892.4 円/人（令和 2 年度)、収支率は 3.0%となっており、効率化を図っていくことが必須と言えます。

・ふれあいコスモス号の令和 2 年度の運行費用は、3,000 万円程度となっています。利用者 1 人当たりの運行費用は 3,370.8 円/人とタクシー運賃とほぼ同程度です。

・ふれあいコスモス号の 1 車両当たりの乗車人数が少なく、担当エリアが隣接している場合があります。運行車両を減らすなど、運行費用を削減する必要があります。

・老朽化が進んでいる車両の更新、デマンド予約システムの更新に費用が掛かることが見込まれることから、運行費用をできる限り圧縮し、その費用を捻出していく必要があります。

5 町民の移動実態

・町民の主な移動先をみると町内が 50.1%、長野市が 29.0%、飯綱町が 8.6%となっています。

・自家用車など自分が自由に移動できる手段を持たない交通不便者の割合は 17.3%です。

・交通不便者は「家族送迎」への依存度が高く、通院では 61.0%、買物では 59.7%が家族送迎に頼っている状況です。

・一方、公共交通の利用率は通院で 25.8%、買物で 4.5%となっています。

・75 歳以上の運転免許保有者の 75.9%は免許返納意向があり、これらの人は免許返納後、交通不便者になる可能性があります。

6 観光客に対応する公共交通

・観光客向けの移動手段として、観光シャトルバス、観光タクシー助成制度を設けていますが、利用しているのは観光客のうち 0.2%と一握りとなっています。

・観光シャトルバスについては、利用者 1 人当たりの運行費用は 12,926.4 円/人となっており、費用対効果は低い状況です。

第5章　地域公共交通の基本方針

1　地域公共交通を考える上での前提

本町では第６次長期振興計画において、人口が減少していく中でも住み慣れた地域で安全に安定した暮らしを続けられるよう、公共交通を整備していくことを目標に掲げています。

この目標を達成すべく、町ではこれまで主として高齢者の生活確保及び小中学生の登下校に対応するため、地域公共交通の整備・維持を続けてきました。

また、これらの整備に併せて、長野市方面への通勤・通学が可能な運行にしたり、観光客も利用できるようにするなど、様々な努力を行いながら、多様な生活者・来訪者の移動の確保を行ってきました。

しかし、現在本町の公共交通は危機的な状況にあります。多額の運行経費をかけ、維持していますが、小中学生のスクール利用を除くと、ごく少数の限られた者（主に高齢者）にしか利用されておらず、通勤・通学利用、観光客の利用はほぼない状態です。さらに、ふれあいコスモス号の新規登録者数や実利用者数が減少していることなどから、高齢者になった人が公共交通を使わなくなっていることが推測されます。

これらのことから、利用者１人当たりの運行経費はタクシーを利用するより割高になるケースもあり、公共交通の存在意義が問われていると言えます。

一方で、ふれあいコスモス号の利用者の約半数を、障害者手帳所持者や要支援・要介護認定者、免許自主返納者などが占めていることからもわかるように、このような状況にあっても、公共交通を切実に必要としている町民も一定数存在しています。

本町においては、今、公共交通を社会基盤（多様なターゲットの多様な移動ニーズを集約し、担う交通）として維持していくか、個別輸送（施設送迎のように、特定の交通不便者の特定の施設への移動）を担う機能として維持していくかを問われており、地域公共交通は大きな転換点を迎えています。

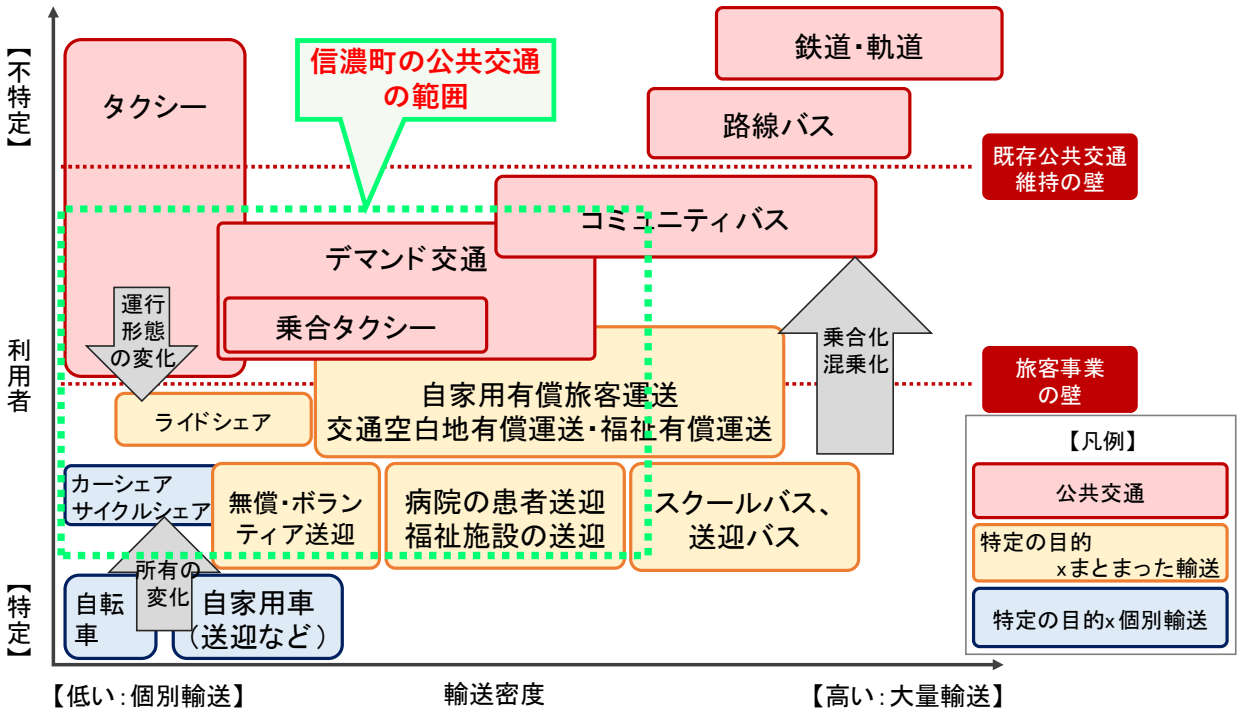
２　本町における地域公共交通の位置づけとその考え方

人口減少が進む中、本町において輸送密度の高い公共交通を維持していくことはますます困難になると考えられます。加えて、高齢化に伴い要支援・要介護者の増加は確実であり、個別輸送の必要性は高まると言えます。

以上を踏まえ、本町の地域公共交通は交通不便者の個別輸送（小中学生のスクール対応含む）に軸足を置きつつ、それを最大限活用することで対応できる輸送（北しなの線に接続した通勤・通学利用等）も担うものとします。

ただし、社会基盤の喪失は地域の弱体化に他ならないことから、地域公共交通をいわゆる公共交通（多様なターゲットの多様な移動ニーズを集約し、担う交通）として存続させていく努力は最大限行うものとします。その一環として、限られた財源を有効に活用するため、非効率を徹底的に見直し、浮いた財源を用いてサービスの拡充を図るものとします。

図表 59 移動サービスの種類と本町の公共交通の範囲



出典：地域公共交通のトリセツ（https://text.odekake.co.jp）より編集

３　再整備する地域公共交通

１　地域公共交通整備及び運行の考え方

計画期間中を実証実験と位置づけ、以下の 2 点の少量移動に対応する公共交通を再整備・運行を行います。

①移動ニーズが顕在化している特定目的の個別輸送に対応する ・スクール輸送（信濃小中学校の登下校への対応） ・施設輸送（飯綱病院、地域活動支援センターなどへの輸送） ※施設で送迎が対応可能な場合は、施設送迎に切り替える
②移動先が分散している（多様）個別輸送に対応する ・少量多様輸送（日中の町内の買物や通院などの用足しに対応する輸送）

また、実証する内容は以下のとおりです。

●実証１：スクール輸送及び施設輸送の無償化検討

上記①については、計画期間中の運行を通じて無償化に向けた検証を行います。

現在、スクール輸送については主に朝夕路線バスが、施設輸送については国道線が一般乗合旅客自動車運送事業（いわゆる路線バス）として担っています。朝夕路線バスも国道線も特定の者が利用していることから、路線バスとして運行する意味があまりありません。そこで、再編後一定期間を経ても状況に変化が見られない場合は、無償化への切り替えを検討します。

加えて、運行主体も計画当初については交通事業者が行いますが、無償化等を行う場合は、社会福祉法人や特定非営利活動法人、施設の指定管理者、ボランティアなどその輸送を担う上で最適な者を選定していきます。

●実証２：スクール輸送における通勤・通学利用の促進

スクール輸送（朝夕路線バス）においては、朝、黒姫駅と接続することで町外（主に長野市方面）への通勤・通学、夕方 18 時台まで運行することで帰宅対応を図ります。このような運行を通じてスクール輸送を公共交通として存続できるかを実証します。

2　地域公共交通の体系

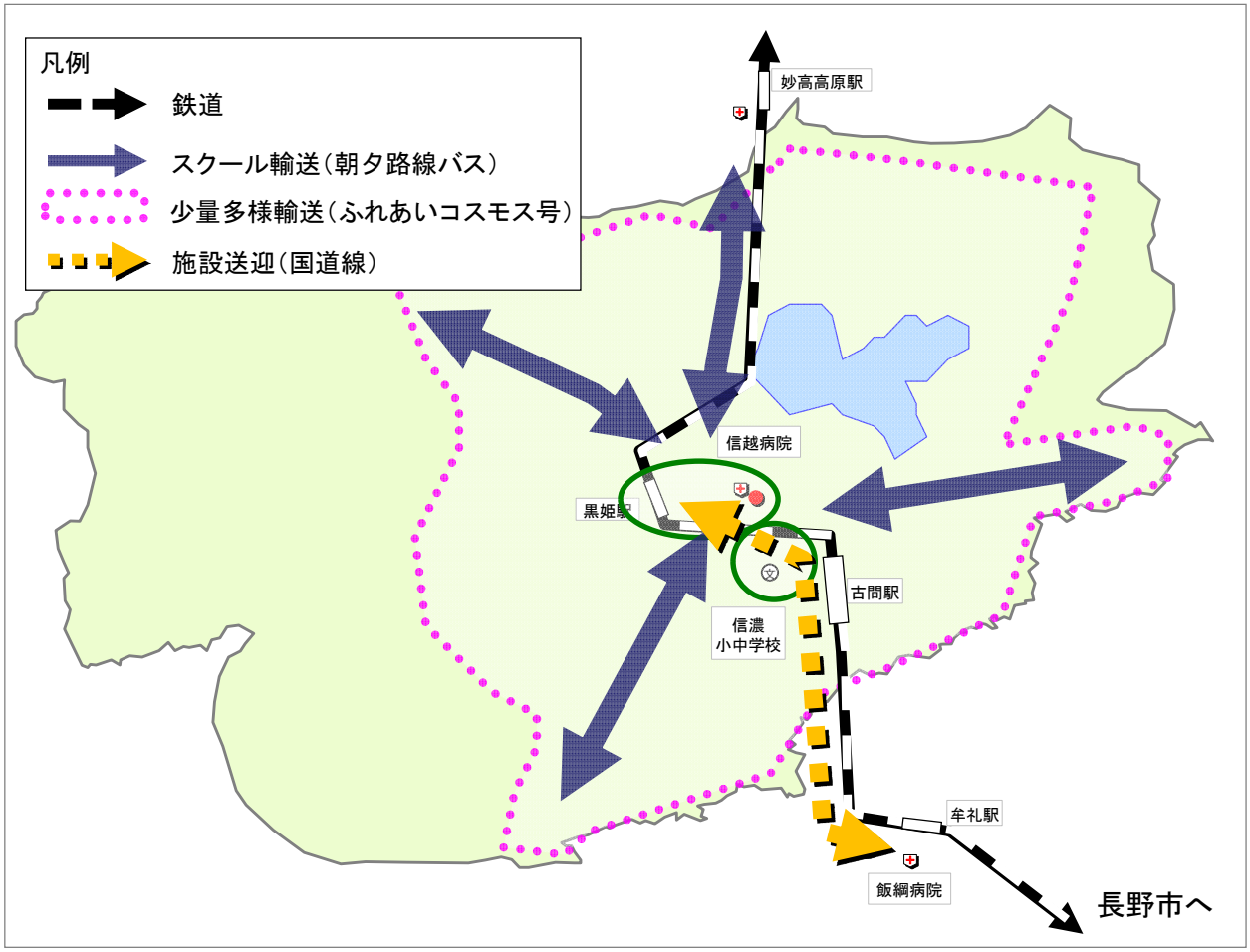
地域公共交通を鉄道、スクール輸送、少量多様輸送、施設輸送の４つに再編します。それぞれの機能を図表 60 のように設定し、公共交通体系を再整備します。

なお、観光シャトルバスは廃止し、観光客への移動サービスの提供は観光タクシー助成制度に一本化します。

図表 60　公共交通の体系

種別	路線名	機能
鉄道	北しなの線	・町外への広域的な移動を担う
スクール輸送	朝夕路線バス	・信濃小中学生の登下校対応を主目的とする ・各地域と信濃小中学校を接続する ・スクール混乗バスとして、黒姫駅に接続することで、長野市方面への通勤・通学にも対応する
少量多様輸送	ふれあいコスモス号	・日中に発生する交通不便者（主に高齢者）の移動に対応するため、各地区と町内主要施設を接続する ・少量かつ多様な移動目的に対応するため、区域運行とする
施設輸送	国道線	・地域活動支援センター、飯綱病院など公共性の高い特定の施設に接続する

図表 61　公共交通体系イメージ



3　移動目的別のサービス水準の設定

再整備する公共交通とその最低限のサービスレベルを図表 62 のように設定します。

図表 62　再整備する公共交通のサービスレベル

種別	路線名	サービスレベル
スクール輸送	朝夕路線バス	・平日運行 ・定時定路線 ・7 時台から 8 時台、15 時台から 18 時台（※）まで運行 ・朝 2 便、夕方 3 便程度 ・黒姫駅で北しなの線と接続する ※長野市からの帰宅対応を行う。計画期間中利用が見られない場合は、最終便 17 時台に変更
少量多様輸送	ふれあいコスモス号	・平日運行 ・予約型区域運行（フルデマンド） ・8 時台から 14 時台まで運行 ・1 日 4 から 6 便程度
施設輸送	国道線	・平日運行 ・定時定路線 ・8 時から 9 時台、13 時から 14 時台まで運行 ・午前 1 便、午後 1 便以上運行 ・黒姫駅と地域活動支援センター（※）、飯綱病院とを接続する ※地域活動支援センターとの接続が施設による送迎に切り替えられる場合は、地域活動支援センターには接続せず、運行時間帯、便数を変更

4　再編に伴う利用者への配慮

本計画に基づく再編には路線の廃止、減便なども含まれています。これらの再編によって、再編前に公共交通を利用していた町民が移動手段を失うことがないよう、極力配慮するとともに、タクシー助成制度などを検討し、生活に支障が出ないよう努力をします。

5　地域公共交通維持の考え方

本計画においても最も重要な点は、少数の利用者の個別輸送に対応しつつ、一定量の不特定な輸送も担うことで、地域の公共交通を維持していくという考え方です。

このような公共交通を維持していくためには、一定数の利用者の獲得が必要不可欠です。利用者の獲得に繋げるため、町民に対し現状を適切に伝えたうえで、利用促進につながる様々な取組みを実施するものとします。

第6章　目標値と事業

1　計画の目標値

基本方針を受けて公共交通の利用、収支・公費負担における目標を設定します。

1　公共交通の利用に関する目標

図表 63 のとおり、公共交通の利用目標を設定します。基本的には令和元年度の利用実績を維持するものとしますが、見直し運行計画を策定した段階で再設定します。

図表 63　公共交通の利用目標

<table>
<tr><th>分類</th><th>指標</th><th>現状値※</th><th></th><th>目標値（令和８年度）</th></tr>
<tr><td>朝夕路線バス</td><td>①　年間一般利用者数
※小中学生の利用を除く</td><td>3,080 人
（令和元年度）</td><td rowspan="4">⇒</td><td>4,520 人</td></tr>
<tr><td rowspan="2">ふれあいコスモス号</td><td>②　実利用者数</td><td>411 人
（令和元年度）</td><td>450 人
（約 10%増）</td></tr>
<tr><td>③　年間利用者数</td><td>10,568 人
（令和元年度）</td><td>11,348 人</td></tr>
<tr><td>国道線</td><td>④　1 便当たり利用者数
※飯綱病院までの利用者を対象とする</td><td>2.1 人/便
（令和元年度）</td><td>同程度</td></tr>
<tr><td>取得方法</td><td colspan="4">①　運行事業者の利用実績報告による
②③　予約システムのデータによる
④　運行事業者の利用実績報告による</td></tr>
<tr><td>指標設定の考え方</td><td colspan="4">①朝夕路線バスは通勤・通学利用を想定して改善を行う。その効果を測定するため、利用者数を指標とする
②③ふれあいコスモス号は、利用者の裾野を広げ、利用効率を上げていく必要があることから、実利用者数及び年間利用者数を指標とする
④再編後も飯綱病院への通院移動に対応できる運行となっているかを確認する</td></tr>
<tr><td>目標値設定の考え方</td><td colspan="4">①再編後、通勤・通学対応する朝夕路線バス 6 路線においてそれぞれ利用者 5 名ずつ増やす。その利用者の週 1 日 1 回の利用を想定して目標値を設定する。
②新規登録者数を増やすことを通じて、実利用者数を年間 10 人弱増やしていく
③実利用者一人当りの利用回数の平均が令和元年度水準である 25.2 回に戻す
④現在通院利用している人が、再編後も利用できるものとして、令和元年度の 1 便当たり利用者数と同程度とする</td></tr>
</table>

※令和 2 年度の数値は新型コロナウイルス感染症の影響を受けているので、現状値には令和元年度を用いる

2　公共交通の収支及び公的負担に関する目標値

図表 64 のとおり、公共交通の収支、公的負担に関する目標を設定します。

図表 64　公共交通の収支、公的負担に関する目標値

指標	現状値		目標値（令和８年度）
①　公共交通の運行費用	9,822 万円 （令和２年度）	⇒	6,222 万円未満（※）
②　路線バスの 利用者１人当たりの公的負担額	6,892 円/人 （令和２年度）		2,000 円/人未満
ふれあいコスモス号の 利用者１人当たりの公的負担額	3,370 円/人 （令和２年度）		

取得方法	観光産業課による集計
指標設定の考え方	①朝夕路線バスとスクールバスの統合、国道線の減便等で運行費用を抑制する。効果を確認するため町の公的負担額を指標に設定する。 ②運行方法の効率化を図る際、運行費用を抑制する一方、交通不便者に利用されていなければならない。運行費用を抑えた後でも利用されているかを確認するために設定する。
目標値設定の考え方	①令和 2 年度のふれあいコスモス号の運行費用は 2,932.6 万円、1 車両当たりの運行費用は 488.7 万円/台と推計した。必要車両数を 1 台減らし、5 台とする計画であるためふれあいコスモス号の運行費用を 2,443.8 万円と見込む。 また、ふれあいコスモス号の運行費用から朝夕路線バス・国道線の運行費用は 6,889.8 万円と推計される。朝夕路線バス・国道線は合計 62 便運行していることから、1 便当たりの運行費用は 111.1 万円となる。再編の結果（路線、便の廃止結果）、便数は 34 便となるため、朝夕路線バス・国道線の運行費用を 3,778.2 万円と見込む。 上記のふれあいコスモス号、朝夕路線バス・国道線の運行費用を合わせた 6,222 万円よりも少なくすることを目標とする。 ②各地区からタクシーで役場までアクセスすると 2,000 円から 3,000 円程度[9]かかる。公共交通である以上、タクシーサービスよりも安く運行できる必要あることから、目標値を設定した。 なお、輸送人数を正確に測定するため、朝夕路線バスにおいては、小中学生の利用者数も把握するものとする。

※公共交通の運行費用の目標値については、令和 4 年度に具体的な再編内容を検討した上で、再設定します。

9（参考）信濃町役場からのタクシー料金
古海まで約 5,000 円、菅川まで約 3,000 円、熊坂まで約 3,500 円、黒姫高原まで約 2,500 円、荒瀬原まで約 2,500 円、穂波まで約 2,000 円、大井まで約 2,500 円

２ 事業の一覧

本計画において実施する事業を示します。事業は地域公共交通網の再構築・運行、利用促進からなります。また、これらの事業が着実に実施され成果が現れているかを評価・検証するものとします。

図表 65　事業の一覧

施策	主な内容	
1 公共交通網の再構築・運行	1-1　朝夕路線バス、国道線、デマンドタクシーの再編・運行	
		朝夕路線バスの再編
		ふれあいコスモス号の再編
		国道線の再編
		その他の路線バスの再編
	1-2　タクシー等による移動への対応の検討	
		(a)タクシー助成制度
		(b)グループタクシー制度
		(c)移動支援制度の見直し
	1-3 福祉分野と連携した移送サービスの導入検討	
	1-4　予約システム、運行車両の更新	
		(a)デマンドタクシー予約システムの切り替え
		(b)運行車両の更新
	1-5　新型コロナウイルス感染症対策の徹底	
		(a)バス車内等における新型コロナウイルス感染症対策の実施
		(b)対策状況に関する情報発信
2 啓発・利用促進の実施	2-1　町民の協力意識の醸成	
		(a)地域公共交通計画の考え方の定期的な発信
		(b)公共交通の利用状況等の定期的な発信
	2-2　ふれあいコスモス号の新規利用者の獲得	
		(a)ふれあいコスモス号の周知
		(b)ふれあいコスモス号の乗り方教室の開催
		(c)新規登録者の獲得
	2-3　運行種別ごとの利用促進	
		(a)ふれあいコスモス号の利用促進
		ⅰ)回数券の導入検討
		ⅱ)公共施設、商業施設等と連携した割引制度の検討
		ⅲ)バスヘルパー制度導入の検討
		(b)朝夕路線バスの利用促進
		ⅰ)北しなの線との乗り継ぎ割引の検討
		ⅱ)回数券の再検討
		(c)キャッシュレス決済の導入の検討
3 評価・見直しの実施		

３　事業の詳細

施策1 公共交通網の再構築･運行

実施事業１－１　朝夕路線バス、国道線、デマンドタクシーの再編・運行事業

図表 66 から図表 69 に路線再編の内容を、図表 70 にスケジュールを記載します。

図表 66　朝夕路線バス（スクール輸送対応路線）再編事業の内容

	現行の運行	課題	再整備項目
熊坂・野尻線	・平日 6 時台から 8 時台、15 時台から 18 時台に 6 便運行 （まちなか行き 3 便、お帰り便 3 便）	・熊坂 7:25 発便以外の便の 1 便当たり利用者数が 0.8 人以下	・行き 3 便（17 時台）は廃止 ・帰り 3 便（18 時台）はより多くの通勤･通学の帰宅に利用できるように、北しなの線黒姫駅 18:51 着に接続する。 ・利用が改善しない場合、行き 1 便、帰り3便を廃止の上、スクールバス化（無償）に切り替えることを検討
北信・高山線		・北信 7:17 発便以外の便の 1 便当たり利用者数が 0.7 人以下	
荒瀬原線		・土橋 7:20 発便以外の便の 1 便当たり利用者数が 0.5 人以下	
高沢・六月線		・全ての便の 1 便当たり利用者数が 0.3 人以下	
長水・仁之倉線		・全ての便の 1 便当たり利用者数が 0.1 人以下	・長水･仁之倉線と石橋･板橋線の統合を検討 ・行き 3 便（17 時台）は廃止 ・帰り 3 便（18 時台）はより多くの通勤･通学の帰宅に利用できるように、北しなの線黒姫駅 18:51 着に接続する。 ・利用が改善しない場合、行き 1 便、帰り3便を廃止の上、スクールバス化（無償）に切り替えることを検討
石橋・板橋線		・全ての便の 1 便当たり利用者数が 0.5 人以下	

図表 67　ふれあいコスモス号の再編事業の内容

現行の運行	課題	再整備項目
・平日 8 時台から 15 時台に 8 便運行 （まちなか行き 4 便、お帰り便 4 便）	・車両1台当たりの利用者数が少ない ・利用者1人当たりの運行費用が 3,370.8 円/人 ・お帰り便 12:20 発便以降の利用は低調である	・1 車両当たりの担当エリアを広げ、運行車両数の削減を検討 ・乗降場所（目的地）の拡大や予約締め切り時間を調整するなどにより利便性を向上 ・午後のまちなか行き便は廃止を検討

図表 68　国道線の再編事業の内容

現行の運行	課題	再整備項目
・平日 8 時台から 15 時台に 14 便運行	・地域活動支援センターへの通所のみに対応している便がある ・日中の黒姫駅高原方面への便はほぼ利用されていない	・飯綱病院への通院バス（施設送迎）として再編を検討 ・地域活動支援センターへの通所移動は施設送迎への切り替えを検討 ・観光利用を想定した日中の黒姫駅−黒姫高原間の利用はほぼないことから令和 4 年度中に廃止。観光タクシー助成制度で代替する

図表 69　その他の路線バスの再編事業の内容

	現行の運行	課題	再整備項目
古海・菅川線	・平日 6 時台から 8 時台、15 時台から 18 時台に 6 便運行 ・（まちなか行き 3 便、 ・お帰り便 3 便）	・全ての便の 1 便当たり利用者数が 0.7 人以下	・廃止を含めて再編を検討する ・タクシー助成での対応を検討する
黒姫高原・瑞穂線		・全ての便の 1 便当たり利用者数が 0.2 人以下 ・スクールバスとの重複がある	・スクールバスへの統合を検討する
観光シャトルバス	・季節運行	・利用者 1 人当たりの運行費用が 12,926.4 円/人と非常に高額となっている ・観光客の移動手段の確保という役割が、観光タクシー助成制度と重複している	・非常に不効率であることから廃止 ・観光タクシー助成制度により補完

図表 70　再編事業のスケジュールと実施主体

	路線名	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
スクール輸送	熊坂・野尻線	3月末をめどに行き3便を廃止 18時台便の接続を変更	実証実験	中間評価、今後の方向性を検討、住民にも周知		実証実験結果を受け最終決定（継続もしくは、スクールバスへの切り替え）
	北信・高山線					
	荒瀬原線					
	高沢・六月線					
	長水・仁之倉線	3月末をめどに統合 行き3便を廃止 18時台便の接続を変更				
	石橋・板橋線					
	古海・菅川線	廃止を含めて検討				
	黒姫高原・瑞穂線	スクールバスへの統合を検討				
少量多様輸送	ふれあいコスモス号	運行継続 必要車両数の削減検討	午後のまちなか行き便を廃止 システム切り替えとあわせて目的地の拡大を実施	見直しをしながら運行継続		
施設輸送	国道線	3月末をめどに観光対応便を廃止		施設輸送に切り替えることを検討	新形態で運行	
観光対応	観光シャトルバス	廃止→観光タクシー助成に統合				

実施主体	信濃町、長電バス、野尻湖タクシー

図表 71　フィーダー補助を受ける路線及び経費の負担割合

路線名	経費の負担割合
熊坂・野尻線、高沢・六月線 石橋・板橋線（統合）、国道線	国1/2 ※国補助で補填されない額は、町が負担
デマンドタクシー ふれあいコスモス号	

実施事業１－２　タクシー等による移動への対応の検討

概要

朝夕路線バスの実証実験を始めることで、町内の移動が困難になる人が発生することが見込まれます。これに対応するため、タクシー活用の実証実験を検討するとともに既存の公共交通以外の移動支援施策の整理を行います。

なお、タクシー活用の実証実験は古海・菅川地区において実施することを予定します。必要に応じて朝夕路線バスをスクールバスへの統合などを行う黒姫高原、仁之倉地区においても実施を検討します。

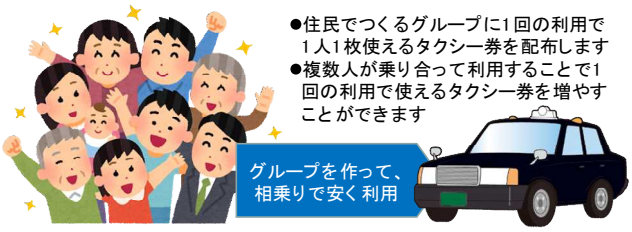
(a) タクシー利用助成制度

タクシー利用の負担を軽減するため、助成制度を検討します。助成券は申請、購入を前提とするものとして検討します。

(b) グループタクシー制度

複数人での乗合利用を促進することで、個人と町の負担を軽減できるように、グループタクシー事業の実証実験を検討します。

図表 72
グループタクシー事業イメージ



(c) 移動支援制度の見直し

現在実施している移動支援施策については、再編後の公共交通でカバーできない移動に対応できるようにするとともに、効率性が向上するように制度を見直します。

実施主体

信濃町、野尻湖タクシー

実施スケジュール

項目	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
タクシー利用助成制度	検討	古海・菅川線の再編と同時に開始			
グループタクシー制度	検討	古海・菅川線の再編と同時に開始			
移送支援制度の見直し	検討	公共交通の再編に合わせて見直す			

実施事業１－３　福祉分野と連携した移送サービスの導入検討						
概要	公共交通を利用していた障がい者や要支援・要介護者が、再編によって公共交通を利用できなくなることが見込まれます。このような人のなかには経済的な理由でタクシーを利用しにくい人もいます。これらの人の生活に支障が出ないように、社会福祉協議会や地域の NPO 団体と連携し、福祉有償運送など移送ボランティアサービスの実施を検討します。また、町はこのようなボランティアサービスに対する支援制度を検討します。					
実施主体	信濃町、社会福祉協議会、地域の NPO 団体					
実施スケジュール	項目	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	移送サービス導入の検討	調整 → 令和 5 年度からの導入を目指す				

実施事業１－４　予約システム、運行車両の更新

概要

(a) デマンドタクシー予約システムの切り替え

現在のデマンドタクシー予約システムの切り替えを令和５年度に予定しています。切り替えるシステムは、費用の削減（切り替えの費用、保守費用、オペレーター人員、必要車両数などの削減）、利便性の向上（オンラインによる登録、予約締切の延長、スマートフォンアプリとの連動による予約、車両の位置情報の取得など）、効率性の向上（より少ない車両数で運行できる）、より詳細に利用実績を把握することができる等の観点をもって選定します。

(b) 運行車両の更新

再編後の公共交通の運行に必要な範囲で車両の更新を行います。なお、更新にあたっては、車両のサイズも適切なものとなるように選定します。

図表 73　取得する車両数（予定）

現行の必要車両数	取得する車両数（予定）
中型バス:8 台 ジャンボタクシー:6 台	中型バス～マイクロバス:5 台 ジャンボタクシー～セダン車:5 台

図表 74　車両取得にかかる経費の負担割合

経費の負担割合
信濃町1/2、国1/2 ※国補助で補填されない額は、町が負担

実施主体

信濃町

実施スケジュール

項目	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
予約システムの入れ替え	選定	令和 5 年度から運用開始			
運行車両の更新		再編後、順次実施			

実施事業１－５　新型コロナウイルス感染症対策の徹底						
概要	(a) バス車内等における新型コロナウイルス感染症対策の実施 乗務員の感染予防としてマスク着用の徹底、始業時の検温等による体調管理を行います。また、停留所でのドア開放や空調等による車内換気、消毒用アルコール等の設置、拭き取りによる車内消毒等を徹底し、車内の衛生環境を整備します。加えて、利用者に対しては、車内でのマスク着用、咳エチケットの徹底、会話を控えることなどの感染予防対策への協力を車内案内・掲示で呼びかけます。 (b) 対策状況に関する情報発信 広報や町の WEB サイトなどで、町民に対して、上記（a）で実施する感染対策の状況を知らせることで、公共交通を安心して利用できることを周知します。					
実施主体	長電バス、野尻湖タクシー、信濃町					
実施 スケジュール	項目	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	新型コロナ対策の実施	随時実施				
	運行車両の更新	随時実施				

施策2　啓発・利用促進の実施

実施事業２－１　町民の協力意識の醸成

概要

（a）地域公共交通計画の考え方の定期的な発信

路線バス、ふれあいコスモス号をいわゆる公共交通として存続させていく努力は最大限行いますが、一部の路線については、廃止、減便を予定しており、町民が地域で暮らし続けることに不安を感じる可能性があります。

必要とする人の個別輸送にできる限り対応する公共交通としつつ、非効率の見直し、利用が少ない場合は無償化への切り替えを検討するという本計画の考え方を定期的に、広報、町の WEB サイト、回覧板での周知、町政懇談会等での説明により、町民の不安を払拭するとともに、公共交通利用の意識を高めます。

（b）公共交通の利用状況等の定期的な発信

各地区で開催しているサロンや後述する乗り方教室等町民が集まる機会において、町民に対して公共交通で生活に必要な最低限の移動ができること、地域の公共交通の運行に関する現状、利用が伸びない場合は無償化する予定であることなどを伝えます。このような情報提供を行うことで公共交通に対する理解と危機感を共有し、利用できるときは利用するという意識を高めます。

図表 75
公共交通の利用実績の
お知らせ 例
（静岡県富士市天間地区）

実施主体

信濃町

実施スケジュール

項目	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
地域公共交通計画の考え方の定期的な発信	随時実施				
公共交通の利用状況等の定期的な発信	随時実施				

実施事業２－２　ふれあいコスモス号の新規利用者獲得

概要

(a)　ふれあいコスモス号の周知

ふれあいコスモス号を知ってもらうために、主な利用者層である高齢者、障がい者に向けて、利用方法、運賃、時刻表、問合せ先、利用者の声を掲載したチラシを作成し、広報とともに配布します。

(b)　ふれあいコスモス号の乗り方教室の開催

ふれあいコスモス号が運行していることを知っていても、利用方法が分からないなどの理由で、利用を躊躇している高齢者等に対して、乗り方等を体験するイベントを開催します。イベントを通じて、新たな利用者の獲得を目指します。具体的には高齢者が集う会合等に職員を派遣し、バスの乗り方教室を開催します。

図表 76
ふれあいコスモス号の乗り方教室開催イメージ

(c)　新規登録者の獲得

登録方法、登録受付場所を増やし、新規登録者数を獲得します。

登録方法はこれまでの申請書（紙）での受付のほかに、オンライン、FAX による登録ができるようにします。また、定期的に町内の施設に出張登録所を設置し、利用方法の説明、登録を受け付けることを検討します。

実施主体

長電バス、野尻湖タクシー、信濃町

実施スケジュール

項目	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
ふれあいコスモス号の周知	毎年度 1 回以上実施				
乗り方教室の開催	随時実施				
新規登録者の獲得	調整	令和 5 年度以降、継続実施			

実施事業２－３　運行種別ごとの利用促進

概要

(a)　ふれあいコスモス号の利用促進

i)　回数券の導入検討

利用者の負担を軽減し、ふれあいコスモス号の利用回数を増加させることを目的として、お得な回数券の導入を検討します。

販売場所は役場窓口を想定しますが、購入しやすいように車両内や主要な施設、商業施設でも販売することを検討します。

ii）公共施設、商業施設等と連携した割引制度の検討

利用者数を増やすため、ふれあいコスモス号で移動することで施設使用料、運賃が割り引かれる制度を検討します。

図表 77　商業施設等と連携した割引制度（案）

公共施設との連携	施設利用料と運賃をセットにしたお得な企画乗車券導入の検討
商業者との連携	公共交通を利用して来店・買物した人に帰りの無料チケットの配布を検討

iii）バスヘルパー制度導入の検討

バスの乗降、帰りの予定を組むことや・予約をすることなどに不安があり、ふれあいコスモス号の利用を躊躇している高齢者等に対して補助を行う、バスヘルパーの導入を検討します。安心して利用できる環境を整えることで利用促進につなげます。

図表 78
バスヘルパーのイメージ

	(b) 朝夕路線バスの利用促進 **i) 北しなの線との乗り継ぎ割引の検討** 北しなの線の通勤・通学定期券所有者が、利用できるときに朝夕路線バスをお得に利用できるように割引率の高い定期券の導入を検討します。 **ii) 回数券の再検討** 高齢者等が、利用できるときに朝夕路線バスを利用してもらえるように、朝夕路線バスのみに利用できるお得な回数券の導入を検討します。 販売場所は役場窓口を想定しますが、購入しやすいように車両内や黒姫駅などでの販売を検討します。 **(c) キャッシュレス決済の導入の検討** 運賃支払いのわずらわしさを解消するため、長野県の動向を踏まえて、都市部で主流になっている交通系ICカード、QRコード決済などのキャッシュレス決済の導入を検討します。 検討にあたっては、朝夕路線バス、国道線、ふれあいコスモス号だけでなく、タクシーや移動支援策でも使用することを想定します。
実施主体	**信濃町**

実施スケジュール	項目		R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	ふれあいコスモス号	回数券の導入検討	検討	実施			
		公共施設、商業施設等と連携した割引制度の検討	検討	実施			
		バスヘルパー制度導入の検討	検討	実施			
	朝夕路線バス	北しなの線の乗り継ぎ割引の検討	検討	実施			
		回数券の導入検討	調整	実施			
	キャッシュレス決済の導入の検討		検討。実施の目途が立ったところで導入				

4　事業スケジュール

各事業のスケジュールを図表 79 に示します。

図表 79　事業のスケジュール

施策	主な内容	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
1 公共交通網の再構築・運行	1-1　朝夕路線バス、国道線、デマンドタクシーの再編・運行					
	朝夕路線バスの再編	再編・実証実験	→	中間評価	→	→
	ふれあいコスモス号の再編	再編・実証実験	→	中間評価	→	→
	国道線の再編	観光便廃止	→	中間評価	施設送迎に再編	→
	その他の路線バスの再編	廃止				
	1-2　タクシー等による移動への対応の検討					
	(a)タクシー助成制度	検討	古海・菅川線の再編と同時に開始			→
	(b)グループタクシー制度	検討	古海・菅川線の再編と同時に開始			→
	(c)移動支援制度の見直し	検討	公共交通の再編に合わせて見直す			→
	1-3　福祉分野と連携した移送サービスの導入検討	検討	令和5年度からの導入を目指す			→
	1-4　予約システム、運行車両の更新					
	(a)デマンドタクシー予約システムの切り替え	選定	令和5年度から運用開始			→
	(b)運行車両の更新		再編後、順次実施			→
	1-5　新型コロナウイルス感染症対策の徹底					
	(a)バス車内等における新型コロナウイルス感染症対策の実施	随時実施	→	→	→	→
	(b)対策状況に関する情報発信	随時実施	→	→	→	→
2 啓発・利用促進の実施	2-1　町民の協力意識の醸成					
	(a)地域公共交通計画の考え方の定期的な発信	随時実施	→	→	→	→
	(b)公共交通の利用状況等の定期的な発信	随時実施	→	→	→	→
	2-2　ふれあいコスモス号の新規利用者の獲得					
	(a)ふれあいコスモス号の周知	毎年度1回以上実施	→	→	→	→
	(b)ふれあいコスモス号の乗り方教室の開催	随時実施	→	→	→	→
	(c)新規登録者の獲得	調整	令和5年度以降、継続実施			→
	2-3　運行種別ごとの利用促進					
	(a)ふれあいコスモス号の利用促進					
	ⅰ)回数券の導入検討	検討	実施	→	→	→
	ⅱ)公共施設、商業施設等と連携した割引制度の検討	検討	実施	→	→	→
	ⅲ)バスヘルパー制度導入の検討	検討	実施	→	→	→
	(b)朝夕路線バスの利用促進					
	ⅰ)北しなの線との乗り継ぎ割引の検討	検討	実施	→	→	→
	ⅱ)回数券の再検討	検討	実施	→	→	→
	(c)キャッシュレス決済の導入の検討	検討。実施の目途が立ったところで導入				→
3 評価・見直しの実施		実施	→	→	→	→

第7章　計画の推進

１　推進体制

本計画の推進は、町、交通事業者等、利用者である町民が本計画の考え方を理解・共有して行っていきます。「信濃町地域公共交通協議会」で考え方、状況共有、関係者間の調整・連携を図ったうえで、それぞれの事業の実施主体が検討・実施するものとします。

２　評価検証サイクル

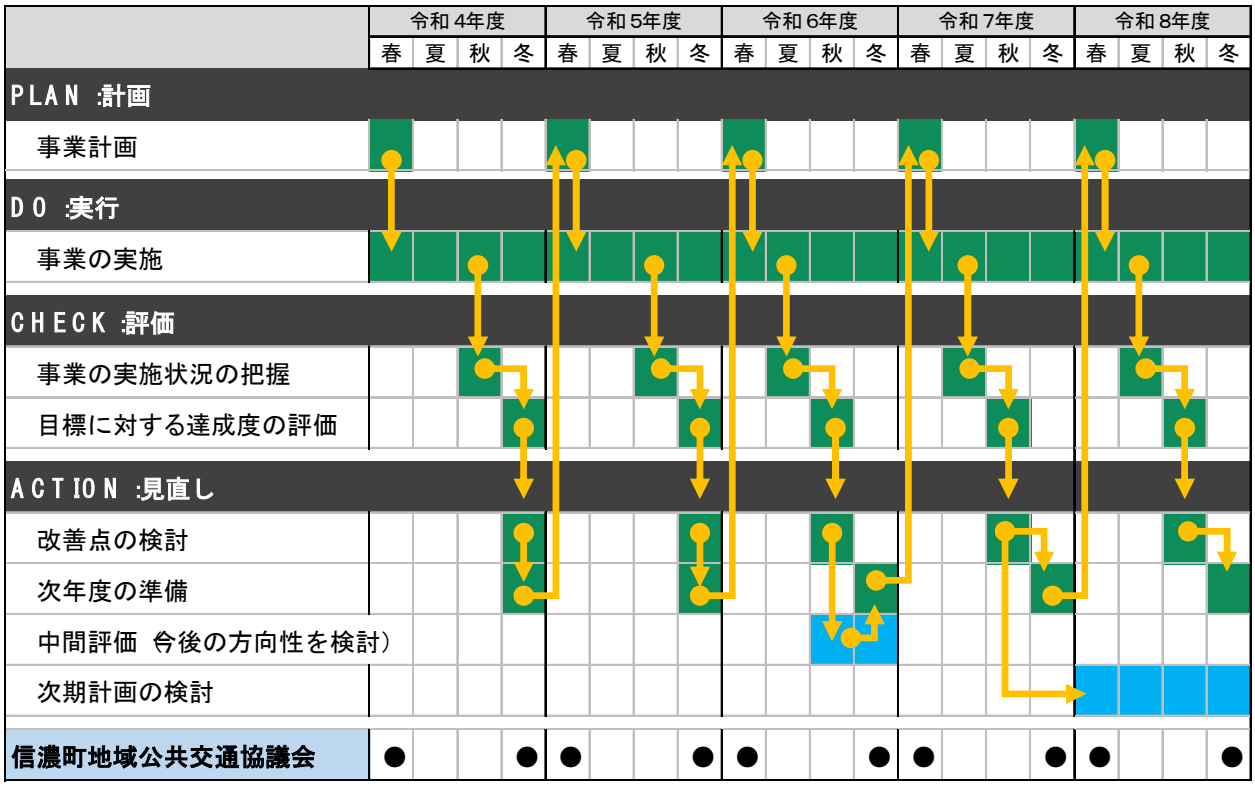
計画を着実に実行していくため、利用実績、運行実績などのデータを整理し、定期的に目標の達成状況を評価し、運行等の見直しを行います。

「信濃町公共交通協議会」で、毎年度２月頃に、事業の実施状況、結果及び目標（指標）の達成状況を確認し、見直しを１年単位で行います。

また、令和６年度には中間評価を行い、各路線の今後の方向性を検討します。利用者数の増加がみられない路線は、この時点から無償化に向けた調整を行います。また、必要に応じて、社会情勢、技術の進歩を踏まえて計画の変更を行います。

さらに、令和７年度の評価結果を踏まえて、令和８年度から次期計画の策定に向けた検討を進めます。

図表 80　計画の推進・評価スケジュール



３　事業の評価

毎年度行う事業の評価は図表 81 の情報を集計した結果で行います。

改善が必要と判断される事業については、見直しを行ったうえで事業計画を検討します。

図表 81　評価のために収集する情報

路線名	収集する項目
朝夕路線バス	・ 路線別運行費用 ・ 便別、停留所別、支払方法別乗降者数（一般利用者） ・ 便別、停留所別乗降者数（小中学生） ・ 定期券購入者数、売上金 ・ 回数券購入者数、売上金 ・ 利用者の声（必要に応じて利用者に対するアンケートを実施し、把握）
ふれあいコスモス号	・ 運行費用 ・ 新規登録者（属性情報含む） ・ 利用者属性（利用者 ID、年齢、性別） ・ 利用情報（利用日、出発地、到着地、利用時間（便）、支払金額） ・ 利用者の声（必要に応じて利用者に対するアンケートを実施し、把握）
国道線	・ 運行費用 ・ 便別、停留所、支払方法別別乗降者数（一般利用者） ・ 利用者の声（必要に応じて利用者に対するアンケートで把握）
タクシー助成制度	・ 助成券購入者数、売上 ・ 利用枚数 ・ グループタクシー利用グループ数 ・ 乗合利用者数
観光タクシー助成制度	・ 配布枚数 ・ 利用枚数 ・ 利用者属性（年代、同乗者数、居住地） ・ 利用情報（利用日、出発地、到着地、利用時間、支払金額）